SKRZYDLATA POLSKA



LIPIEC 1932

NR. 7 (93) ROK III (IX)

ZŁ. 1

ORGAN AEROKLUBÓW

WYDAWNICTWO L. O. P. P.

VADEMECUM LOTNICTWA POLSKIEGO

WŁADZE PAŃSTWOWE

Lotnictwo w Polsce podlega dwum ministerstwom. Cywilne—Ministerstwu Komunikacji, które posiada samodzielny Wydział Lotnictwa Cywilnego; wojskowe — Ministerstwu Spraw Wojskowych, mającemu Departament Aeronautyki.

Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-20-70. Wydziały: ogólno-organizacyjny, techniczny i studjów oraz samodzielne referaty: balonowy i personalny. Przy Dep. Aeronautyki istnieje Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki.

Wydział Lotnictwa Cywilnego — Warszawa, Wiejska 3, tel. 9-55-80. Referaty: administracyjny, eksploatacyjny, rozbudowy (lotnisk i dróg powietrznych) i polityczno-prawny.

ORGANIZACJE SPOŁECZNE

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Na czele Rada Główna i Zarząd Główny. Placówki miejscowe: Komitety wojewódzkie, komitety powiatowe oraz koła przy urzędach, stowarzyszeniach i instytucjach.

Zarząd Główny—Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 704-26, 541-69 i 713-11.

Komitety wojewódzkie:

Stołeczny — Chmielna 27, tel. 732-14.
Warszawski — Hoża 21, tel. 8-65-77.
Białostocki — Warszawska 17.
Kielecki — Sienkiewicza 31.
Krakowski — Basztowa 22.
Lubelski — Powiatowa 1.
Lwowski — Smolki 3.
Łódzki — Dąbrowskiego 5, Sąd, pok. 113.
Nowogródzki — 3 Maja 1.
Poleski — Brześć, 3-go Maja 38.
Pomorski — Toruń, Jadwigi 12-14.
Poznański — Dyr. P. K. P., pokój 38.
Stanisławowski — Dyr. P. K. P.
Śląski — Katowice, Województwo.
Tarnopolski — Tarnopol, Województwo.
Wileński — Marji Magdaleny 4.
Wołyński — Łuck, Jagiellońska 24.

Komitety na prawach wojewódzkich:

Dyrekcyjny P. K. P. w Warszawie — Targowa 74, Dyr. P. K. P., pokój 620.

Dyrekcyjny P. K. P. w Krakowie — Dyr. P. K. P.

Dyrekcyjny P. K. P. w Wilnie — Dyr. P. K. P., Słowackiego 2.

WOJSKO

Grupy aeronautyczne: 1-sza w Warszawie, 3-cia w Krakowie.

Pułki lotnicze: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu, 4-ty w Toruniu, 5-ty w Lidzie, 6-ty we Lwowie.

Morski Dyon Lotniczy — w Pucku.

Baony balonowe: 1-szy w Toruniu, 2-gi w Jabłonnie.

Szkoły: Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa — Dęblin.

Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa — Bydgoszcz.

Szkoła Lotnicza Strzelania i Bombardowania — Grudziądz.

Podoficerska Szkoła Lotnictwa dla Małoletnich — Bydgoszcz.

NAUKA

Instytuty: Instytut Badań Technicznych Lotnictwa — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-03-00.

Instytut Aerodynamiczny — Warszawa, Nowowiejska 50, tel. 8-53-25.

Instytut Techniki Szybownictwa—Lwów, Politechnika.

Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-22-98.

Państwowy Instytut Meteorologiczny w Warszawie (współpraca).

Laboratorjum Aerodynamiczne przy Politechnice Lwowskiej—Lwów, Politechnika.

Lotnicze Warsztaty Doświadczalne Komitetu Stołecznego L. O. P. P. — Warszawa, Okęcie.

Szkoły techniczne wyższe: Politechnika Warszawska — sekcja lotnicza na wydziale mechanicznym.

Politechnika Lwowska — studjum lotnicze na wydziale mechanicznym.

Inne szkoły techniczne: Państwowa Szkoła Lotnicza i Samochodowa w Warszawie. Hoża 88.

Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego — Warszawa, Leszno 72 — wydział lotniczy.

Szkoły pilotów: Centra Przysposobienia Wojskowego Lotniczego — w Łodzi, we Lwowie i w Łucku — szkoły pilotażu sportowego wyłącznie dla członków Klubów.

Pozatem szkoły pilotażu przy Klubach.

Szkoła Mechaników: Cywilna Szkoła Mechaników L.O.P.P. we Lwowie.

Stowarzyszenia: Stowarzyszenie Inżynierów Lotniczych—Warszawa, Nowowiejska 50.

Tow. im. S. Drzewieckiego dla popierania w Polsce badań naukowych z dziedziny lotnictwa — Warszawa, Jerozolimska 71 (inż. P. Drzewiecki).

Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Stud. Polit. Warsz. — Warszawa, Polna 3.

Związek Awiatyczny Stud. Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika.

Koło Lotnicze Stud. Polaków Polit. Gdańskiej — Gdańsk — Wrzeszcz, Heeresanger 11.

SPORT

Lotnictwo sportowe reprezentuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, należący do Międzynarodowego Związku Lotniczego (F. A. I.), wspólnie z klubami lotniczemi, które są doń afiljowane. Przy A.R.P. istnieje organ doradczy Władz — Komisja Lotnictwa Sportowego oraz reprezentacja klubów — Rada Klubów Afiljowanych do A.R.P.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Komisja Lotnictwa Sportowego — Warszawa, Krakowskie Przedm. 11, tel. 603-70.

Rada Klubów Afiljowanych — Warszawa, Chmielna 27 — 7, tel. 654-75.

Kluby lotnicze:

Warszawa. Aeroklub Warszawski, Chmielna 27, tel. 654-75; lotnisko — Wawelska, tel. 8-10-01.

Kraków. Aeroklub Krakowski — Rynek Gł. 6, tel. 22-78.

Lwów. Aeroklub Lwowski — Kalecza 20-a, tel. 106-84.

Poznań. Aeroklub Poznański — ul. Marcinkowskiego 18.

Wilno. Aeroklub Wileński — Mickiewicza 4 m. 4, tel. 7-63.

Katowice. Aeroklub Śląski — skrz. poczt. 391.

Łódź. Łódzki Klub Lotniczy — Dąbrowskiego 5, Sąd Okr., pokój 119.

Lublin. Lubelski Klub Lotniczy — Powiatowa 1.

Biała Podlaska. Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów — Wytwórnia.

Gdańsk. Aeroklub Akademicki w Gdańsku — Wrzeszcz (Langfuhr), Heeresanger 11.

PRZEMYSŁ

Reprezentuje: Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych — Warszawa, Smolna 23, tel. 303-52.

Wytwórnie płatowców:

Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa, Puławska 2, tel. 8-73-03.

Podlaska Wytwórnia Samolotów S. A. — Biała Podlaska. Zarząd: Warszawa, Natolińska 13, tel. 8-91-46.

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz — Lublin, Fabryczna 24-26. Biuro warszawskie: Smolna 23, tel. 325-11.

Wytwórnie silników:

Polskie Zakłady Skody — Warszawa — Okęcie, tel. 610-44.

Fabryka maszyn precyzyjnych „Avia" — Warszawa, Siedlecka 63, tel. 10-28-41.

H. Liefeld i S. Schiffner sp. z o. o. — Warszawa, Wolność 5.

KOMUNIKACJA

Polskie Linje Lotnicze „LOT" — przedsiębiorstwo państwowo-samorządowe. Przewóz lotniczy pasażerów, poczty i towarów. (Patrz rozkład lotów).

Zarząd — Warszawa, Marszałkowska 138. tel. 547-60, port lotniczy — 8-08-50 i 8-08-60.

Oddziały:

Bydgoszcz — port lotniczy, tel. 19-19.
Katowice — port lotniczy, tel. 1-35 i 1-45.
Kraków — Szpitalna 32, tel. 132-22 i 125-45 — port lotniczy.
Lwów — pl. Marjacki 5, tel. 45-71 i 29-36 port lotniczy.
Poznań — port lotniczy — 67-11 i 78-45.
Gdańsk — Langfuhr, port lotniczy, tel. 415-31.
Brno — port lotniczy, tel. 38-266.
Bukareszt — Take Janescu 39, tel. 235-97.
Czerniowce — port lotniczy, tel. 537.
Galacz — port lotniczy.
Wiedeń — „Luftreisebüro", Kaerntnerring 5, tel. R. 28-1-21.
Sofia — Benkovski 8, tel. 443.
Saloniki — Gr. Alexander 5, tel. 11-31.

SKRZYDLATA POLSKA

MIESIĘCZNIK LOTNICZY

POSWIĘCONY GŁÓWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZNEJ

WYDAWNICTWO LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH

REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI

Adres Redakcji i Administracji: **WARSZAWA, CHMIELNA 27 m. 7.** Tel. 654-75. Konto P. K. O. 9511.
Warunki prenumeraty: W kraju rocznie — 10 zł., półrocznie — 5½ zł., kwartalnie — 3 zł. **Numer pojedyńczy 1 zł.** Zagranicą rocznie — 8 fr. szw., półrocznie — 4 fr. szw. **Ceny ogłoszeń:** 1 str. — 300 zł., ½ str. — 180 zł., ¼ str. — 100 zł., ⅛ str. — 70 zł.

Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy i wymawia przed upływem jej okresu; inaczej pismo wysyłane jest nadal, zaś prenumerator zaciąga wobec Wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. — 15 gr., 2 — 3 egz. — 25 gr., 4 — 7 egz. — 50 gr., 8 — 12 egz. 60 gr.

„SKRZYDLATA POLSKA" JEST DALSZYM CIĄGIEM „MŁODEGO LOTNIKA". ZMIANA TYTUŁU NASTĄPIŁA Z DNIEM 1 LIPCA 1930 R. PO WŁĄCZENIU DO „MŁODEGO LOTNIKA" „PILOTA"

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT"

ROZKŁAD LOTÓW

WAŻNY OD 1 MAJA DO DNIA 30 WRZEŚNIA 1932 R.

Samoloty kursują			KIERUNEK	Samoloty kursują		
w poniedz., środy i piątki	we wtorki, czwartki i soboty	codziennie prócz niedziel		codziennie prócz niedziel	we wtorki, czwartki i soboty	w poniedz., środy i piątki
		13.30 o.	↓ Warszawa ↑	p. 12.10		
		15.40 p.	Poznań	o. 10.00		
		15.55 o.	Poznań	p. 9.40		
		16.45 p.	Bydgoszcz	o. 8.50		
		17.00 o.	Bydgoszcz	p. 8.30		
		18.10 p.	Gdańsk	o. 7.20		
		15.50 o.	↓ Warszawa ↑	p. 9.10		
		18.00 p.	Gdańsk	o. 7.00		
		15.30 o.	↓ Warszawa ↑	p. 10.00		
		17.30 p.	Katowice	o. 8.00		
		9.30 o.	↓ Warszawa ↑	p. 15.30		
		11.20 p.	Kraków	o. 13.40		
11.40 p.			Kraków			p. 13.20
12.20 o.			Katowice			o. 12.40
12.50 p.			Katowice			p. 12.10
14.35 o.			Brno			o. 10.25
14.55 p.			Brno			p. 10.05
15.55 o.			Wiedeń			o. 9.05
		9.40 o.	↓ Warszawa ↑	p. 15.25		
		11.55 p.	Lwów	o. 13.10		
12.25 o.			Lwów		p. 12.40*	
*15.00 p.			Czerniowce		o. 12.05*	
*15.30 o.			Czerniowce		p. 11.35*	
*18.30 p.			Bukareszt		o. 8.35*	
	* 8.50 o.		Bukareszt			p. 14.40*
	* 11.00 p.		Sofia			o. 12.30*
	* 11.40 o.		Sofia			p. 11.50*
	* 13.30 p.		Saloniki			o. 10.00*

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW

o. odlot, p. przylot, * czas wschodnio-europejski.

PAPIEROSY MÓWIĄ

Zapadał mrok. Daleko jeszcze było do imieninowego przyjęcia, ale mieszkanie objęła już w swe posiadanie charakterystyczna przeduroczystościowa atmosfera. W stołowym pokoju lśniły nieskazitelną bielą obrusy, błyszczały szkła i srebra. W gabinecie pana domu rej wodziły papierosy i cygara. Tu i owdzie pyszniły się swoją smukłą postacią, zapowiadając egzotycznemi nazwami niesłychane rozkosze dla palacza. W pokoju tym nie było ani jednego człowieka, więc wszystkie przedmioty mogły dowoli gawędzić między sobą, nie obawiając się zupełnie ludzkiej niedyskrecji. Na biurku, jak powiedzieliśmy wyżej, największy rozgwar czyniły papierosy. Były tam arystokratyczne kolekcje papierosów Monopolu Tytoniowego, pyszniące się specjalnym doborem nad inną pomniejszą „paczkową" bracią. Ale zamilkły wszelkie spory i kłótnie na temat dobroci poszczególnych gatunków, gdy okazało się, że w towarzystwie tem znaleźli się intruzi. Mianowicie, gromada „płaskich" podniosła alarm, że koło aparatu telefonicznego zakonspirowała się gromada rosyjskich papierosów. Niewiadomo jaki obrót przybrałaby cała sprawa, gdyby poważne „sfinksy" nie zaproponowały, aby intruzów przesłuchać. Papierosy rosyjskie, przerażone wyraźnem oburzeniem polskich papierosów, czemprędzej poczęły opowiadać swoje dzieje w nadziei, że uda im się jakoś wytłumaczyć. A więc było to tak. Papierosy rosyjskie zrozumiały, że się coś dziwnego dzieje, gdy na polskiem pograniczu poczęto je ładować do worków, zamiast poprostu przesłać do kooperatywy. Niewiele zrozumiały z długiej gadaniny między czekistami a przemytnikami, lecz słyszały napewno, że przemytnicy mają przynieść za papierosy jak najwięcej polskich złotówek, które później Polacy będą musieli wykupić ciężkiemi ofiarami. Przejście przez granicę nie obyło się bez konfliktu. Jeden z przemytników został zabity, ale został też ciężko ranny jeden z żołnierzy Polskiego Korpusu Pogranicza. Dopiero później papierosy dostały się w strefy spokojne, ale i tutaj rzadko widziały światło dzienne. Dopiero wczoraj jakiś kupiec zaproponował panu domu, aby kupił rosyjskie papierosy.

— Krew was splamiła — krzyknęły „egipskie".

— Kradniecie polskie złotówki — unosiły się „Ergo" i „Wanda".

W tej chwili właśnie wkroczyli goście, więc papierosy umilkły. Gospodarz nie omieszkał się pochwalić rosyjskiemi papierosami. Ten i ów z gości zaciekawiony zapalił.

— Przecież to są gorsze od naszych monopolowych — zaopinjował krótko jeden z gości.

— I bardzo, bardzo... niepatrjotycznie — powiedział drugi.

Pan domu uważał się za dobrego patrjotę. Spłonął rumieńcem wstydu i powiedział głośno:

— Rzeczywiście postąpiłem, jak idjota.

Wśród polskich papierosów zapanowała szalona radość.

Pol.

Nad Czarnym Lądem wśród tysiąca niebezpieczeństw

Z zaciekawieniem oglądamy „trofea" kpt. Skarżyńskiego, bohatera słynnego raidu nad Afryką. Cały pokój popularnego lotnika przyozdabiaja pamiątki z lotu nad Czarnym Lądem. A więc jatagany, dzidy murzyńskie, kindżały marokańskie, poduszki sudańskie, stoliczki arabskie, pudekła i szkatuły murzyńskie, popielniczki miedziane z Katanki i szereg innych oryginalnych drobiazgów, przywiezionych drogą powietrzną z dalekich pustyń afrykańskich.

Z każdym z tych przedmiotów łączy się jakieś wspomnienie naszego „afrykańczyka". Przy czarnej kawie i dobrym konjaku kpt. Skarżyński nie wiem, który już raz opowiada na moją prośbę swe niezwykłe przygody w czasie pełnego niebezpieczeństwa raidu.

Podano nam już drugą maszynkę kawy. Kpt. Skarżyński wkłada do małej filiżanki 2 spore kostki cukru.

— Pan kapitan, jak widzę, lubi dobrze słodzoną kawę?

— Rzeczywiście — uśmiecha się znakomity lotnik — w czasie swej pracy w powietrzu polubiłem cukier, który oddał mi poważne usługi. Jako najbardziej skondensowany środek odżywczy, łatwy w konserwacji, lekkostrawny, a jednocześnie wysoce pożywny, cukier jest bodaj najodpowiedniejszym pokarmem dla pilota zarówno w okresie treningu, jak i lotów na dłuższe dystanse. Rozpoczynając nasz lot nad Afryką, musieliśmy przyszykować zapas żywności na wypadek, gdyby samolot lądować musiał na pustyni zdala od osiedli ludzkich. Na zapas ten złożyła się przedewszystkiem znaczna ilość cukru, dalej produkty, zawierające cukier, jak czekolada, której 12 klg. ofiarowała nam fabryka Piaseckiego, marmelada, następnie sól, suchary i buljon w kostkach. Pozatem mieliśmy podręczny zapas pożywienia, którym posilaliśmy się w czasie poszczególnych etapów raidu, gdy często lecieliśmy przez cały dzień bez lądowania. Aby utrzymać się w należytej kondycji, jedliśmy w powietrzu tylko cukier, czekoladę, cukierki kwaskowe, oraz pewien środek odżywczy „kola", zawierający znaczny procent cukru.

Przekonałem się w czasie naszego raidu, jak dużą sprawność fizyczną osiąga organizm, przez spożycie cukru lub jego przetworów. Nie będzie w tem przesady, jeśli powiem, że higjena odżywiania ułatwiła nam znacznie przetrwanie wielu trudności naszej imprezy.

— Pan kapitan stale stosuje tę higjenę odżywiania?

— Tak. Ilekroć lecę na dalszy dystans, nie zapominam o tem, że racjonalny pokarm da mi należytą sprawność i zaopatruję się w cukier. Kiedy już mowa o cukrze— mówi z uśmiechem kpt. Skarżyński—niech się pan dowie, że właśnie cukier uchronił jednego z naszych lotników przed zbłądzeniem na terytorjum niemieckiem.

— Jakże to?

— A no znalazł się nad stacją kolejową. Patrzy — niemiecki napis. Przekonany jest, że przeleciał granicę i znajduje się w Niemczech. Nagle dojrzał wielki żółty napis „Cukier krzepi", zorjentował się natychmiast, że to jeszcze polska stacja, odnalazł ją na mapie i szybko ustalił, gdzie się znajduje. Tak więc cukier „uratował" lotnika przed przykrą „wizytą" u Niemców — kończy z uśmiechem kpt. Skarżyński.

SKRZYDLATA POLSKA

Rok III (IX) **LIPIEC 1932** **Nr. 7 (93)**

MIĘDZYNARODOWY MEETING LOTNICZY W WARSZAWIE



Grupa samolotów biorących udział w zawodach i część trybun dla publiczności.

NA WIDNOKRĘGU

Organizacja p. w. lotn. — Imprezy lotnicze jako źródło dochodu Klubów.

Ubiegły miesiąc przyniósł lotnictwu sportowemu zdobycz, o którą zabiegaliśmy od samego początku istnienia klubów lotniczych. Jest nią zarządzenie Pana Ministra Spraw Wojskowych o organizacji przysposobienia wojskowego lotniczego. Wprawdzie instrukcja o p. w. lotn. była opracowana już dość dawno, i nawet już częściowo stosowano ją w życiu, — oficjalnie jednak zaczęła obowiązywać od ubiegłego miesiąca.

Wspomniana „Organizacja" to nasza „wielka karta swobód", to niejako konstytucja lotnictwa sportowego, z której wypływać będą dalsze prawa sportu lotniczego. Zastępuje ona sporadycznie wydawane rozkazy, normując podstawowe obowiązki i prawa Klubów wobec Wojska oraz określając zakres pomocy udzielanej Aeroklubom przez Wojsko. Wraz z „Organizacją" ukazały się zarządzenia wykonawcze oraz „Instrukcja współpracy Aeroklubów z Wojskiem w akcji p. w. lotn.", wydana przez P. Dyrektora Państwowego Urzędu W. F. i P. W. (podajemy ją na str. 146).

Pojawienie się „Organizacji" witają Kluby z wielką radością, mimo różnic, jakie je dzielą w ocenie merytorycznej tego rozporządzenia. Zależnie bowiem od stopnia samodzielności i bogactwa, Kluby odczuwają korzyści „Organizacji" w stopniu mniejszym lub większym. Maksimum korzyści osiągną te Kluby, które, oddalone od ośrodków lotniczych, były pozbawione stałej pomocy fachowej (np. Aeroklub Wileński).

„Organizacja" przewiduje udzielanie pomocy Klubom na szkolenie i trening pilotów rezerwy oraz członków p. w. Poza obrębem świadczeń Wojska pozostała liczna kadra pilotów, wyszkolonych przez Kluby w latach 1928—1930, a niebędących ani rezerwą lotniczą, ani przysposobieniem (przeważnie rezerwiści innych broni). Należy dodać, że liczba tych pilotów jest znaczna, bo stanowi około 20% ogólnej ilości pilotów zrzeszonych w Klubach. Dla nich zarządzenie nie przewiduje treningu wojskowego, chociaż dla obrony kraju stanowią oni element bardzo wartościowy. Wśród nich są bowiem najbardziej oddane lotnictwu jednostki, korzystające z pierwszej okazji, by się wyszkolić.

Nie wątpimy, że w dalszym rozwoju organizacji p. w. lotn. i ta grupa uzyska pomoc Wojska. Szkoda byłoby zmarnować ich wyszkolenie z braku należytego treningu.

———

W związku z udziałem Polski w międzynarodowym konkursie samolotów turystycznych, w t. zw. Challenge'u, stanęliśmy przed trudnym do rozwiązania problemem finansowym. Okazało się, że budżety lotnictwa sportowego, jakiemi rozporządza państwo i L. O. P. P. nie są w stanie pomieścić wszystkich wydatków związanych z przygotowaniem i utrzymaniem nielicznej, zresztą, polskiej ekipy. Powstało przeto zagadnienie, skąd zdobyć brakującą kwotę. Wyciągnięto co się dało z budżetów Lig wojewódzkich, próbowano apelować do ofiarności społecznej i zebrać fundusze drogą składek nadzwyczajnych, lecz ten sposób zawiódł z punktu. Zbyt wiele jest w Polsce równie ważnych celów konkurencyjnych, aby zbiórka na Challenge mogła dać rezultaty zadawalające. Zresztą społeczeństwo nasze nie docenia roli tego rodzaju konkursu dla państwa.

Pozostał jeszcze jeden sposób zdobycia funduszów — bardzo ryzykowny i trudny, mianowicie urządzenie imprezy lotniczej, któraby dała znaczny dochód. Tego środka chwycił się Aeroklub Warszawski organizując Międzynarodowy Meeting Lotniczy, z którego całkowity dochód przeznaczony został na Challenge. Impreza — jak wiemy — udała się całkowicie.

Sukces kasowy nie jest, oczywiście, głównym. Nietylko o kasę chodziło organizatorom meetingu. O ileż większe znaczenie ma przełamanie obojętności publiczności warszawskiej do pokazów lotniczych. O finansowej stronie imprezy piszemy dlatego tak obszernie, żeby uwydatnić nowe źródło dochodu Klubów. Subsydja państwowe i społeczne kurczą się stale i nigdy wystarczającemi nie były i nie będą. Na składkach członków oprzeć się nie możemy. Również zamkniętą mamy bezpośrednią drogę do ofiar i składek społeczeństwa. Przed nami jest natomiast niewyzyskane dotąd należycie źródło dochodów z pokazów i konkursów lotniczych.

Święta lotnicze w Katowicach i w Krakowie a ostatnio meeting warszawski (ten głównie) przekonały nas, że publiczność polska niesłusznie była posądzana o brak chęci oglądania zawodów lotniczych. Jeśli będziemy organizowali imprezy z myślą o publiczności, jeśli będziemy urządzali je dobrze — to widzów nam nie zbraknie. Trzy dobrze zorganizowane imprezy w roku mogą nam zapewnić niezły dochód.

Musimy na organizację popisów i konkursów zwrócić większą uwagę i tą drogą łatać dziury w naszych budżetach. Droga to najbardziej właściwa, bo przy zdobywaniu środków spełniamy równocześnie zadania, do jakich zostały powołane kluby lotnicze.

Z okazji wydania „Organizacji p. w. lotn." i dzięki poparciu Państwowego Urzędu W. F. i P. W. niniejszy numer ukazuje się w zwiększonym nakładzie, docierając do wszystkich ośrodków p w.

Skrzydlata, stając się organem p. w. lotn., będzie odtąd stale miała na uwadze zagadnienia przysposobienia wojskowego.

LOTNICTWO — SPORT MŁODZIEŻY XX WIEKU

Każdy okres dziejów ludzkości posiadał swą cechę znamienną. Wiek XVII stał pod znakiem Władzy, XVIII pod znakiem Rozsądku, XIX pod znakiem Wiedzy. Godłem wieku XX jest Szybkość.

To wygląda skromnie. Postarajmy się jednak zgłębić, co to oznacza szybkość...

Szybkość współczesna, to we wszystkich dziedzinach działalności ludzkiej — zaklęty wróg Czasu. W każdem życiu spotyka się okresy niewyzyskane: czekać na pociąg, dzwonić do kogoś, gdy telefon zajęty, słuchać głupiego przemówienia, usiłować przypomnieć sobie adres, gdy się notes zostawiło w domu — tyleż inertnych kawałków życia, okresów przejściowej, krótkotrwałej śmierci. Oto dlaczego szybkość współczesna, dążąca do zmniejszenia tych momentów bezwładu, jest nieprzejednaną przeciwniczką Śmierci.

Zwiększając wydajność życia w ciągu jednostki czasu, pokonywa się czas, przedłuża, stwarza życie.

Oczywiście — sposobem najogólniejszym i najskuteczniejszym dodania czasu do życia jest skrócenie czasu, traconego na poruszanie się w przestrzeni. Kto chce, niech wspomina ze wzruszeniem dawne dyliżanse i karetki pocztowe. Że były narzędziami chwilowej śmierci dowodzi choćby fakt, iż zostały przekreślone przez... życie.

Pouczającym jest przegląd historyczny środków lokomocji. Od półnagich, okrytych tylko zlekka w skóry, stąpających boso po śniegu prapradziadów, przechodzimy do konnych rycerzy, do ohydnej dryndy kupców średniowiecza, do misternej, ale jakże ciasnej karocy markizy czasów Ludwika. Wreszcie przechodzimy obok komicznej pierwszej lokomotywy, by przypatrzeć się niemniej humorystycznemu pierwszemu autu. I nareszcie — aeroplan. Samochód i samolot. I tu, i tam mechanika, i tu i tam ten sam silnik. Lecz mimo to różnica jest olbrzymia.

Samochód przykuty jest nawieki do ziemi, do wąskich dróg, do dnia powszedniego. „Niema w nim poezji, niema polotu". A samolot unosi się nad szarą ziemią, kąpie się w promieniach słonecznych, rozmachem skrzydeł orlich wznosi się w nieskończoną wysokość, odkrywa perspektywy nieograniczone.

Automobilizm rozstał się już z okresem heroicznym. Zna swoje możliwości, zna ich skończoność, każdy postęp, dotyczący już tylko szczegółów wywalcza z trudem.

Lotnictwo jest jeszcze w pełnym okresie twórczym. Pomysłowość ludzka ma w nim szerokie pole działania.

Trzydzieści cztery lata dzielą nas od pierwszego, tak pracowitego, że go uznać nie chciano, lotu oficjalnego. A dziś? Od czasów małpoluda do czasów Adera, w przeciągu setek tysięcy lat, posunięto się mniej naprzód, niż w przeciągu tych lat trzydziestu czterech. Świat idzie naprzód coraz szybciej, i kto się na krótką chwilę zagapi — zostaje zdystansowany bezpowrotnie.

Pamiętam, kiedyś pokazywano mi, jak stopniowo upraszczano motor lotniczy, jak odrzucano zbyteczne części, balast niepożądany.

Czy kula ziemska, czy ludzkość nie jest takim olbrzymim silnikiem?





W ub. mies. zaczęły funkcjonować centra p. w. lotn. w Łodzi, w Łucku i we Lwowie, dające członkom Aeroklubów bezpłatne wyszkolenie w pilotażu na pierwszym typie samolotu, w warunkach sprzyjających rozwojowi ciała i ducha.

Wre praca w tempie szalonem, drga wszystko w wysiłku bezustannym. Ludzkość, motor o miljardzie sił, pochłania, przerabia, przetwarza, a przedewszystkiem stwarza i stwarza. Pracuje bez wytchnienia potężny silnik postępu i znikają zeń części zbyteczne, niepotrzebne, te, które zostają w tyle, te, które nie dążąc naprzód z innemi, stają się balastem niepożądanym. Znikają państwa, narody...

Zostaje tylko to, co stanowi chociażby śrubkę tylko, ale śrubkę niezbędną.

Dziś wielki motor zdobywa powietrze. Warczą wszystkie cylindry, jęczą wszystkie dźwignie...

Czy w uszach nie brzmi Wam głos tego, który pierwszy oderwał od ziemi swe stopy:

„Zawładnijcie powietrzem, bo do kogo należy powietrze, do tego należy przyszłość".

Czy nie słyszycie wszyscy tego głosu potężnego, co straszy i spać nie daje?

Czy nie czujecie szalonego pędu wielkiego motoru?

Czy nie widzicie, że zamało jest ptaków na polskiem niebie?

Czy nie czujecie, że wam brak... powietrza?

Wiktor Junosza.

ROZKAZ DYR. PAŃSTWOWEGO URZĘDU W.F. I P.W.

z dnia 25 VI. 1932 r. z okazji dziesięciolecia obozownictwa P.W.

JUNACY!

Zaledwie zgasły wojenne ogniska obozowe, zaledwie z mgieł resztek dymów wstała Niepodległa — dziesięć lat temu w 1922 r. rozsiadł się pierwszy, jedyny, nieliczny zastęp młodych wokół gorejących jedlin, by pogawędzić, posłuchać o Ojczyźnie i Jej bohaterskiem zmartwychwstaniu i w zapatrzeniu w tych, co za Nią niedawno krew przelewali, rozpamiętywać i umacniać się w poczuciu obowiązków wobec już Wskrzeszonej.

Dzisiaj — jak ognie świętojańskie rzucające światło wśród nocy, płoną w niezliczonych punktach, rozsianych po całym kraju, takie same ogniska.

Bije od nich refleks na całą Polskę z szlachetnych, młodzieńczych porywów, z umiłowania wolnej ziemi, z ochotnej pracy nad przygotowaniem w sobie obywatelskiego uświadomienia i nad kuciem cnót męskich.

Nad rzekami w lasach, po górach, nierzadko pod skrzydłami matki-nauczycielki historji najbliższego otoczenia, rośnie duch młodzieży, aby mogła, chciała i musiała kiedyś przewodzić wolności, strzec, bramy potężne na rubieżach budować, których siły wrogie nigdy nie przemogą, i swemi barkami wielkość i mocarstwowość własnego państwa coraz wyniośląj podpierać.

Dziesiątym jesteście rocznikiem obozowym, coraz zasobniejszym w liczbę, coraz bogatszym w żar wiary właściwej tym, co żyją OJCZYZNĄ. Podsycajcie płomienie ogniska i rozgrzewajcie niemi dusze i ciała Wasze ku wiecznej wytrwałości i ofiarnej służbie Państwu. Roztwierajcie oczy, byście dojrzeli w pełnym blasku Majestat Rzeczypospolitej w osobach Jej dostojnego Prezydenta Prof. Ignacego Mościckiego i Zwycięskiego Wodza Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego.

Kiliński — płk. dypl.
Dyrektor Państwowego Urzędu WF. i PW.

ORGANIZACJA P. W. LOTNICZEGO

Wzajemne świadczenia Wojska i Klubów. — Korzyści indywidualne dla członków p. w. lotn.

Czem jest wychowanie fizyczne dla kształtowania się woli i charakteru jednostek, a tem samem dla tężyzny moralnej narodu, zbytecznem jest dowodzić. Sport i wychowanie fizyczne wywalczyły sobie prawo obywatelstwa, jednakże dopiero od niedawna stały się dostępne dla wszystkich.

Naród nasz stosunkowo późno, w porównaniu z innemi, mógł zająć się planowem zorganizowaniem kultury fizycznej.

Nasze władze państwowe, doceniając w pełni ważność tej dziedziny, roztoczyły nad nią specjalną opiekę, powołując Państwowy Urząd Wych. Fiz. i Przysposob. Wojsk.

Przez stałe subsydjowanie sportu, nadawanie mu odpowiedniego kierunku i prowadzenie odpowiedniej propagandy, P. U. W. F. i P. W. wpływa na pogłębienie zainteresowania w. f. i podnoszenie jego poziomu.

Jednym z dowodów jest szybki rozwój u nas sportu lotniczego.

Ta nowa gałęź sportu, mimo ciężkiego położenia gospodarczego kraju, dzięki niezmordowanej pracy pionierów i zapałowi młodzieży, w przeciągu paru lat wydała już piękne rezultaty nietylko na terenie krajowym, lecz i międzynarodowym.

Jednakże sport lotniczy jest najdroższym z pośród innych sportów i bez subwencyj państwowych mógłby być dostępny tylko dla zamożnych jednostek.

To też państwo, jeżeli wspiera znacznie pieniężnie sport lotniczy, mając w rozporządzeniu inne, tańsze gałęzie sportu, musi dla sportu tego, obok wychowania fizycznego, postawić drugi cel, którym będzie obrona kraju.

Dla ściślejszej współpracy społeczeństwa z wojskiem na tem polu została wydana przez Pana Ministra Spraw Wojskowych w porozumieniu z Panem Ministrem Komunikacji, Aeroklubem R. P. i L. O. P. P. instrukcja o przysposobieniu wojskowem lotniczem.

Jakie korzyści daje wydanie tej instrukcji dla lotnictwa sportowego? Będzie to zapewne pierwsze pytanie naszych pilotów sportowych.

Korzyści te są znaczne. Dotychczasowe subwencje państwowe dla lotnictwa sportowego, szczególnie jeżeli chodzi o wojsko, były dorywcze, z roku na rok, niewystarczające, a co najgorsze — nadające się przewidzieć przy układaniu budżetów poszczególnych aeroklubów.

Obecna organizacja p. w. lotn. daje stałą pomoc przez:

1) przydział oficerów, kierowników wyszkolenia, do aeroklubów jako komendantów ośrodków p. w. lotn.;

2) przydział instruktorów pilotów i mechaników do aeroklubów i obozów letnich;

3) uzupełnianie sprzętu lotniczego według określonych norm;

4) remont na koszt państwa sprzętu lotniczego, uszkodzonego przez członków aeroklubów zrzeszonych w p. w. lotn.;

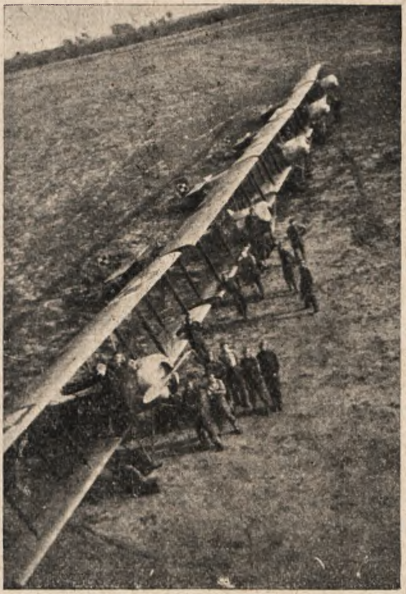
5) zwrot materjałów pędnych za określone normą loty, wykonane przez członków p. w. lotn.;

6) prawo zakupu materjałów i wykonywania remontu samolotów w parkach lotniczych po cenach wojskowych.

Jakie zadania są stawiane aeroklubom wzamian za te subwencje?

Żadnych ponad te, które określa w statutach cel istnienia każdego aeroklubu: przygotowanie i trening rezerw lotniczych dla państwa.





Obóz Centrum Przysposobienia Wojskowego Lotniczego w Łodzi.

Organizacja i instrukcja p. w. lotn. określa tylko bliżej, w jaki sposób przygotowanie i trening tych rezerw ma się odbywać i przez jakie organa praca ta ma być kontrolowana.

Jak zatem widać, głównym celem w wydaniu organizacji i instrukcji było:

1) uzgodnienie w szczegółach działalności aeroklubów z programem państwowym;
2) rozgraniczenie kompetencji władz centralnych;
3) określenie wzajemnego stosunku władz centralnych i władz aeroklubów;
4) określenie stałej pomocy państwowej dla lotnictwa sportowego;
5) wskazanie, jak pomoc ta ma być użytkowana i kontrolowana.

Oprócz tych korzyści, jakie daje p. w. lotn. przez udostępnienie szerszym masom korzystania ze sportu lotniczego, instrukcja o p. w. lotn. przewiduje również i korzyści indywidualne w formie ulg w służbie wojskowej:

1) dla pilotów rezerwy — zaliczenie 3 godz. lotu wylatanych w p. w. lotn. (w półroczu) na poczet lotów ochotniczych;
2) dla przedpoborowych, posiadających II stopień p. w. lotn.: skrócenie obowiązkowej służby wojsk. o 3 miesiące — dla przedpoborowych z cenzusem i o 5 miesięcy — dla przedpoborowych bez cenzusu.

DRUGI LOT W STRATOSFERĘ

Historja badania powietrza. — Cel drugiego lotu prof. Piccarda. — Troposfera i stratosfera. — Balon Piccarda.

W lipcu bieżącego roku ma zamiar profesor Piccard wystartować z Zurychu do swego nowego lotu ku stratosferze. Cel lotu ma charakter ściśle naukowy. Chodzi o to, aby przez obserwacje i pomiary uzyskać dalszy materjał w dziedzinie teorji ultrapromieni.

Dzień 27 maja 31 r., kiedy to prof. Piccard po raz pierwszy po czterech nieudanych próbach odbył swój wszechświatowej sławy lot, jest datą przełomową w historji badań powietrza, a poczęści także w historji lotnictwa. Dzięki nadzwyczaj szybkiemu rozwojowi tegoż, naukowe badanie powietrza zyskało na praktycznem znaczeniu i nie jest już dzisiaj oparte jedynie na hipotezach teoretycznych.

. . . .

Próby badania powietrza sięgają szeregu lat wstecz. Odbywały się one z początku przy pomocy balonów wolnych, później częściowo też przy pomocy samolotów. Z biegiem lat okazało się jednak, że balon wolny bardziej nadaje się do tych celów, a to dzięki stosunkowo łatwiejszej obsłudze technicznej w czasie lotu.

Nowoczesne badania składu górnych warstw powietrza zaczynają się sławnym wzlotem Gay-Lussaca, który osiągnął w 1804 r. niesłychaną jak na ówczesne czasy wysokość 6.500 m. i przywiózł ze sobą powietrze, ażeby poddać je analizie co do składu. Gay-Lussac stwierdził wówczas, że powietrze to odpowiada zupełnie temu, które znajduje się bezpośrednio nad ziemią. W r. 1901 osiągnęli meteorolodzy Berson i Süring wysokość 10.800 m. W ostatnich czasach udało się zbadać warstwy powietrza sięgające do wysokości 37 km., przy pomocy tak zwanych balonów rejestrujących. Jednak w ten sposób uzyskano tylko cyfry, dotyczące: ciśnienia, temperatury, wilgotności i prądów powietrznych.

O ile chodzi o cele naukowe lotu prof. Piccarda, to jasnem jest, że nie zamierza on osiągnąć wysokości 37 km., lecz pragnie rozwiązać trudny problem promieniowania oraz zbadać kwestję elektryczności w powietrzu. A badania te nie dadzą się przeprowadzić przy pomocy samopiszących instrumentów balonu rejestrującego.

Do wysokości 10 km. podlega powietrze wpływom

ziemi i znajduje się w ciągłym ruchu. Natomiast do 20 km. ciśnienie powietrza i temperatura spada wraz z wzrostem wysokości. O ile na powierzchni ziemi wykazuje barometr ciśnienie 760 mm. słupka rtęci, to na wysokości 20 km. cieśnienie spada do 42 mm. Na wysokościach powyżej 20 km. pozostaje temperatura bez zmiany. Ciekawem jest jednak to, że powyżej 20 km. wysokości zaczyna się zmieniać skład powietrza. Na powierzchni ziemi i na niewielkich wysokościach składa się powietrze: z 78,1 części azotu, 20,9 — tlenu, 0,937 części argonu oraz ze śladów helu, wodoru i innych gazów. Na wysokości 20 km. wzrasta ilość azotu do 85 części, przez co spada ilość tlenu do 15 części.

Dolne warstwy powietrza, do wysokości 10 km., określamy nazwą troposfery. Jest to obszar charakterystyczny gwałtownemi, pionowemi ruchami powietrza, ze stale zmieniającą się ku górze różnicą temperatury, obejmujący wszelkie zaburzenia atmosferyczne. Wyższe warstwy, gdzie prądy powietrza są wyłącznie poziome a temperatura niezmienna, nazywamy — stratosferą. Według hipotezy Wegenera skład powietrza w stratosferze zmienia się wraz z wysokością i to przez wzrost ilości azotu, kosztem ilości tlenu tak, że według przybliżonych obliczeń na wysokości około 40 km. mamy: 88 części azotu i 10 części tlenu, przyczem reszta składa się w połowie z wodoru. Przypuszczenia jego idą w tym kierunku, że, z dalszym wzrostem wysokości, następuje zmniejszanie się ilości azotu, który ustępuje miejsca wodorowi. W takim wypadku na wysokości 60 km. mielibyśmy 77 części azotu, 6 części tlenu, natomiast 12 części wodoru, 1 część helu.

Na wysokości 80 km. mielibyśmy sferę zdecydowanej przewagi wodoru, która sięga do wysokości 220 km. Na wysokości 100 km. zawiera powietrze tylko 1 część azotu, natomiast 4 części helu, 55 części wodoru. Na tej wysokości występuje nowy gaz, który Wegener nazwał geocoronium. Począwszy od tej wysokości maleje coraz bardziej zawartość wodoru i tworzy się sfera geocoronium, której jednolitość otrzymujemy na wysokości 500 km. Na tych potężnych wysokościach ciśnienie powietrza wynosi podobno 0,003 do 0,001 mm.

Przejście z troposfery do stratosfery nie następuje na jakiejś zdecydowanej granicy, lecz sfery te przechodzą jedna w drugą stopniowo, na przestrzeni 3 km. Przejście to jest w początku tem charakterystyczne, że pionowe ruchy powietrza troposfery zanikają coraz bardziej na korzyść jednolitych, poziomych ruchów stratosfery.

Na wysokości 9—12 km. zanikają zupełnie cząstki pary wodnej, wypchnięte przez pionowe ruchy powietrza troposfery tak, że w stratosferze nie możemy już stosować pojęcia „pogody“ w ziemskiem tego słowa znaczeniu. Stratosfera okazuje się nam jako niezmiennie bezchmurny bezkres z coraz rzadszemi warstwami powietrza, które poruszają się jednostajnie poziomo, przypuszczalnie zgodnie z kierunkiem obrotu ziemi, z zachodu na wschód. Granica stratosfery nie jest na kuli ziemskiej wszędzie jednakowa. O ile leży ona nad Europą środkową — przeciętnie na 10—11 km.; nad równikiem występuje dopiero na wysokości 16 km. Dlatego też w okolicach równika bardziej spada temperatura wraz z wysokością, aniżeli w naszych szerokościach geograficznych. Na naszych szerokościach temperatura stratosfery wynosi —55°, nad równikiem natomiast —79°.

Profesor Piccard nie ma na celu mierzenia temperatur, lecz chodzi mu przedewszystkiem o przeprowadzenie badań nad owemi tajemniczemi promieniami, które dosięgają kulę ziemską a których istnienie wykazał niezbicie przed szeregiem lat sławny fizyk prof. Krohlhörster. Chodzi tu o intensywne promieniowanie kosmiczne, które ma pewną analogję z promieniami gamma, wydzielanemi przez rad. Łączy się to również z badaniem elektronów, które, podobno, tworzą w stratosferze potężną osłonę kuli ziemskiej. Wiadomości nasze co do elektronów jako promieniowania słonecznego wymagają dużych uzupełnień.

Wydzielane przez słońce elektrony tworzą nietylko zorze polarne, lecz mają również wpływ zasadniczy na stan elektryczny troposfery i przez to stoją w ścisłym związku z teorją powstawania burz. Prof. Piccard osiągnie znowu możność zbadania tych najróżnorodniejszych problemów stratosfery.

. . . .

Do swego nowego lotu użyje profesor Piccard tego samego balonu, który 2 maja przeszłego roku wzniósł go w przeciągu 25 minut w obszar stratosfery.

Objętość balonu wynosi 14.000 m³ przy 30 m. średnicy. Powłoka balonu, według szczegółowych badań przeprowadzonych przez fabrykę balonów w Augsburgu, nie uległa najmniejszemu zniszczeniu w poprzednim locie. Przed kilku dniami przywieziono powłokę do Zurychu. Napełnienie balonu wodorem przed startem wyniesie około 1/6 całkowitej objętości. Napełnienie to wystarczy do uniesienia ciężaru własnego balonu i zapewni ponadto potrzebny wypór. Ciężar balonu wraz z gondolą *wyniesie* 2150 kg. Siła nośna użytego wodoru przy 0° C. wyniesie 1,18 kg./m³. Z tego wynika siła nośna balonu wypełnionego 2200 m³ wodoru

$$2.200 \times 1,18 = 2.596 \text{ kg.}$$

Stąd można obliczyć wypór balonu

$$2.596 - 2.150 = 446 \text{ kg.}$$

Największa wysokość, którą balon może osiągnąć przy podanych ciężarach, przy założeniu, że temperatura gazu i powietrza wynosi 0° C., może być obliczona przy pomocy cyfry wysokościowej Emdena.

$$n = \frac{VTo}{G} = \frac{14.000 \times 1.18}{2.150} = 7,68.$$

Cyfra wysokościowa n = 7,68 odpowiada, według tabeli cyfr wysokościowych Emdena, wysokości normalnej 16.290 m.

Dzięki napełnieniu balonu przy starcie, osiągnie on w bardzo szybkim czasie wysokość 14,000 m. Na tej wysokości nastąpi wyrzucenie balastu, poczem balon wzniesie się jeszcze o 2 do 3.000 m. wyżej. Balast składa się z drobnego śrutu ołowianego, umieszczonego wewnątrz gondoli. Sama kostrukcja balonu odpowiada w ogólności konstrukcji narmalnych balonów wolnych. Prof. Piccard zamówił w Belgji do drugiego lotu nową gondolę, która, jak i poprzednia, zbudowana jest z aluminjum w kształcie kuli o średnicy 2,10 m. Dwa duże włazy umożliwiają wejście do tego zupełnie szczelnego laboratorjum powietrznego. Włazy te mogą być w nowej gondoli

zamykane od wewnątrz, co umożliwia start z otwartą gondolą. Gondola posiada (jak i poprzednia) 8 małych okienek.

Jak wiadomo, przy poprzednim wzlocie zauważono zaraz po starcie nieszczelność gondoli, co zmusiło Piccarda i Kipfera do zajęcia się w pierwszych, najcenniejszych minutach wzlotu uszczelnieniem, zamiast robienia pomiarów naukowych. Ponadto, jak wiadomo, urwała się przy starcie lina zaworowa, wskutek czego Piccard i Kipfer pozostali w stratosferze przez 18 godz. czekając ochłodzenia, które nastąpiło wieczorem, a wówczas balon zaczął spadać. Z tych drobnych niepowodzeń wyciągnięto odpowiednie wnioski. Nowa gondola nie posiada żadnych urządzeń, ani instrumentów od zewnątrz. Lina zaworowa doprowadzona jest bezpośrednio do gondoli zapomocą zamknięcia rtęciowego, tak, że można wentyl uruchomić od wewnątrz. Gondola powleczona jest białym lakierem dla osłabienia działania promieni słonecznych.

Prof. Piccard chce osiągnąć wysokość, która odpowiada ciśnieniu 76 mm. słupka rtęci. W żadnym wypadku nie chodzi tutaj o bicie rekordów wysokości, leży jednak w zakresie możliwości, że balon tym razem osiągnie większą wysokość niż poprzednio. Jednak na wszelki wypadek przed startem balon będzie bardzo dokładnie ważony i weźmie ze sobą możliwie jak największą ilość balastu. Prof. Piccard mógł przy ostatnim wzlocie przez wyrzucenie balastu osiągnąć większą wysokość. Ponieważ jednak wskutek urwania się liny zaworowej nie miał on wpływu na lądowanie, wolał zarezerwować sobie balast do lądowania. I rzeczywiście prof. Piccard lądował mając na pokładzie około 500 kg. balastu.

Balon tym razem będzie startował pod flagą belgijską. Funkcję pilota spełnia prof. Piccard osobiście. Po pierwsze dlatego, że i tak ponosi całą odpowiedzialność, po drugie nie było fizyka, któryby miał dyplom pilota balonowego.

Prof. Piccardowi towarzyszyć będzie fizyk belgijski Cosyns. Wszelkie pogłoski o nieporozumieniu pomiędzy prof. Piccardem a inż. Kipferem są bezpodstawne. Inż. Kipfer nie leci ze względów rodzinnych, nie mniej jednak bierze udział w pracach przygotowawczych w Zurychu.

Dla samego wzlotu potrzebne są bardzo korzystne warunki atmosferyczne, dlatego możliwe jest przesunięcie terminu startu. Ostatecznie pomiary prądów w stratosferze wykazały, że panują obecnie nad Zurychem prądy zachodnie i północne o szybkości 20—60 km./godz. Wszelkie dane wskazują więc na to, że szybkość przelotu nie będzie duża. Dużym ułatwieniem w czasie lotu będzie dla prof. Piccarda to, że ma on tym razem na pokładzie krótkofalowy aparat radjowy, co umożliwi mu porozumienie się z ziemią.

POLITYKA LOTNICZA ITALJI

Wielki rozwój lotnictwa włoskiego. — Gmach ministerstwa lotnictwa. — „Miasto lotnicze". — Problem lotów wysokich. — Sprzęt.

Szerokie rzesze sympatyków lotnictwa śledzą z dużem zainteresowaniem widoczny w ostatnich latach silny rozwój lotnictwa włoskiego, rozbudowanego bardzo racjonalnie z myślą o przyszłości. Wygłoszona niedawno w parlamencie włoskim mowa ministra lotnictwa Italji, generała Balbo, daje nam w ogólnym zarysie obraz obecnego stanu lotnictwa włoskiego.

Konieczność ścisłej współpracy poszczególnych działów lotnictwa spowodowała stworzenie ministerstwa lotnictwa, jako centrum życia lotniczego Italji. Wspaniały nowowybudowany gmach tego ministerstwa, budzący podziw u wszystkich zwiedzających, pozwala dzięki nowoczesnym urządzeniom technicznym na szybkie i sprawne skoordynowanie czynności poszczególnych działów ministerstwa. Duże i jasne pomieszczenia, poczta pneumatyczna, telefony wewnętrzne, windy i t. p. umożliwiają wprowadzenie wśród 1.200 ludzi personelu ministerstwa nowoczesnej dyscypliny pracy. Bliskie i częste stykanie się ministra ze swymi podwładnymi przyczynia się do sprawnego funkcjonowania urzędu.

Naczelna dyrekcja studjów oraz Państwowe Zakłady Konstrukcyj Lotniczych mają być w najbliższym czasie przeniesione do Montecelio, które będzie tworzyło rodzaj miasta lotniczego, położonego 24 km. od Rzymu. Nauka ścisła nie będzie miała tak często spotykanego charakteru biurokratycznego, lecz będzie posiadała ścisły kontakt z zastosowaniem praktycznem. Bezpośrednio, obok lotniska i hangarów, z wszystkiemi urządzeniami do prób w locie, będzie się przeprowadzało ścisłe studja naukowe dotyczące fotografji, optyki kinematografji, uzbrojenia, radjotelegrafji i t. d. Basen o długości 400 m. przeznaczony do prób hydroplanów jest obecnie w trakcie budowy. Buduje się również trzy tunele aerodynamiczne rozmaitych wymiarów oraz oddzielny warsztat dla studjów silników stratosferycznych.

„Miasto lotnicze" będzie zbudowane wedle najnowszych zasad urbanizmu. Przewidziano 42 pawilony na 168 rodzin podoficerów i robotników oraz 18 pawilonów mieszkalnych dla oficerów, inżynierów i urzędników.

Uchwalony zeszłego roku trzyletni program postępu technicznego musiał być ze względów budżetowych zredukowany. W chwili obecnej kładzie się największy nacisk na problem lotów na wielkich wysokościach.

Prototypy nowych samolotów myśliwskich mają podobno szybkość 325 km/godz. na ziemi i 360 km/godz. na wysokości 5.000 m. Czas wznoszenia na 6.000 m. 10 minut. Są to samoloty przeznaczone dla pułków lotniczych. Szybkości osiągnięte przez samoloty sekcji „wielkich szybkości" są podobno znacznie wyższe. Ponieważ wprowadzenie silników wysokościowych może mieć decydujący wpływ na wartość militarną lotnictwa, stworzono dwa specjalne oddziały dla prób silników pracujących w warunkach ciśnienia i temperatury, analogicznych do tych, jakie są na wysokości 10.000 m.

Z prototypów samolotów komunikacyjnych należy zacytować samolot trzysilnikowy Breda, konstrukcji całkowicie metalowej dla transportu 10 pa-

sażerów z szybkością handlową 200 km/godz. Zakłady Caproni skonstruowały dwa jednopłaty metalowe „Ca—97“ i „Ca—101“. Pierwszy z nich przewozi 6 pasażerów z szybkością 190 km/gdz., zasięg 700 km.; drugi, o zasięgu 800 km., przewozi przy tej samej szybkości 8 pasażerów. Typ „Ca—101“ jest eksploatowany na linji Tripolis — Benghasi. W trakcie prób jest teraz kilka typów wodnopłatowców komunikacyjnych, jako wynik bardzo ciekawego konkursu rozpisanego między wytwórniami. Szczególny nacisk kładzie się też na możliwie jaknajwiększe bezpieczeństwo w locie i to tak przez obostrzenia technicznych warunków odbiorów, jak i też przez stosowanie urządzeń specjalnych, jak skrzydła szczelinowe i t. p.

Szybkość rozwoju lotnictwa nie ma sobie równej wśród innych gałęzi techniki. W r. 1926 normalne samoloty myśliwskie latały z szybkością 200 km/godz., w r. 1928 osiągały 260 km/godz. W r. 1932 szybkość 360 km/godz. może uchodzić za normalną. Dzięki lotom na wielkich wysokościach unikamy zagrożenia z ziemi. W niedalekiej przyszłości przeciętny samolot bombardujący będzie leciał na wysokości 8 do 10.000 m.

„Twierdzenie, że lotnictwo odegra decydującą rolę w przyszłej wojnie nie ma w sobie nic z megalomanji. To jedynie stwierdzenie odpowiedzialności, jaką ponoszą władze lotnicze przed narodem i jeżeli odpowiedzialność taka istnieje i należy się z nią liczyć, — budżet lotnictwa winien być zwiększony“. Oto jak zakończył swoje ostatnie przemówienie w parlamencie generał Balbo.

„DZIEŃ SKRZYDEŁ“ W RZYMIE

300 samolotów i 150 tys. widzów. — Wspaniała rewja lotnictwa Italji.

Z okazji odbywającego się zjazdu lotników transatlantyckich w Rzymie, lotnictwo italskie święciło w końcu maja b. r. „Dzień Skrzydeł“, który przybrał rozmiary wielkiej manifestacji narodowej.

„Dzień Skrzydeł“ naznaczony początkowo na 26 maja i odłożony z powodu złej pogody na dzień następny, rozpoczął się punktualnie o godz. 16-ej defiladą grupową eskadry transatlantyckiej, która leci bardzo nisko, witana burzliwemi oklaskami zgromadzonych tłumów, przedstawicieli domu królewskiego oraz — Mussoliniego.

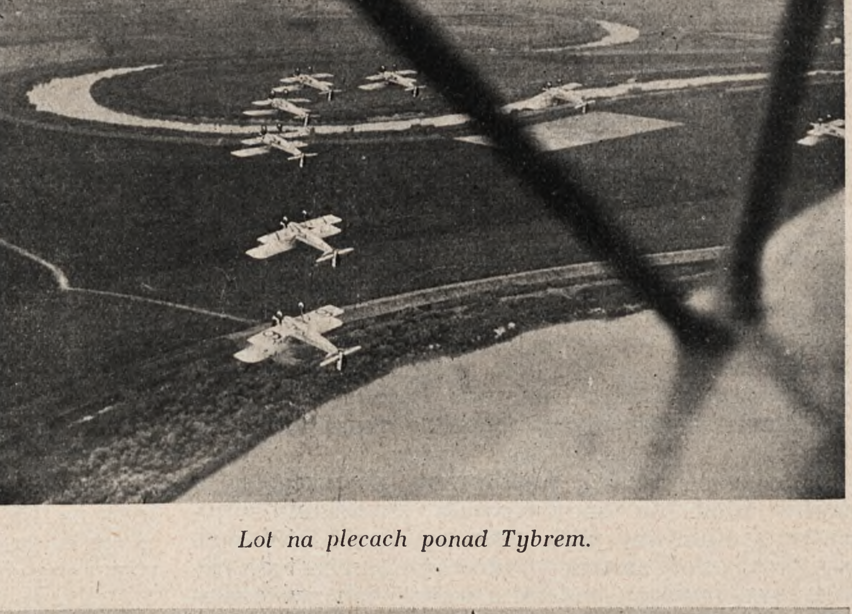
W odległości 5 km. za pierwszą grupą ukazują się dwa olbrzymy, italskie, *DO — X* w otoczeniu trzech eskadr myśliwskich. Zbliżając się do trybuny królewskiej, zniżają się i przelatują na wysokości zaledwie 50 metrów.

Następnie zaczynają się ćwiczenia wojskowe. Trzy balony na uwięzi stanowią cel natarcia. Zostają one w jednej chwili zniszczone przez atak trzech patroli myśliwskich, które zjawiają się niewiadomo skąd i kiedy.

O godz. 16,15 większość sił lotnictwa italskiego przesuwa się przed naszemi oczami. Widok jest zaiste wspaniały. Najrozmaitsze ugrupowania eskadr zadziwiają swem wyszkoleniem i zachowaniem porządku w locie. Ani jednego błędu w skomplikowanych manewrach samolotów eskadr wywiadowczych, myśliwskich i niszczycielskich. Te ostatnie, wyposażone w samoloty trzysilnikowe, wzbudzają największe zainteresowanie.

Na błękitnem tle italskiego nieba defiluje 300 italskich maszyn...

Zaledwie pozwolono ochłonąć widzom po tej paradzie powietrznej, gdy na lotnisko wjechał długi pociąg towa-



Lot na plecach ponad Tybrem.



„Ludzie bez wagi“ — przed meczem footballowym, rozegranym w przerwie popisów lotniczych.

rowy. I znów niewiadomo skąd zjawiły się zwinne maszyny myśliwskie, by ostrzelać go ze swych karabinów maszynowych.

Pociąg zwalnia.

Czy będzie się bronić? Może...

Ale oto nadciąga olbrzym niszczycielski i kończy walkę, zrzucając bomby w sam środek transportu.

Mamy wrażenie, że jesteśmy świadkami prawdziwej bitwy powietrznej, szczególnie gdy salwy artylerji przeciwlotniczej witają zjawiające się samoloty myśliwskie.

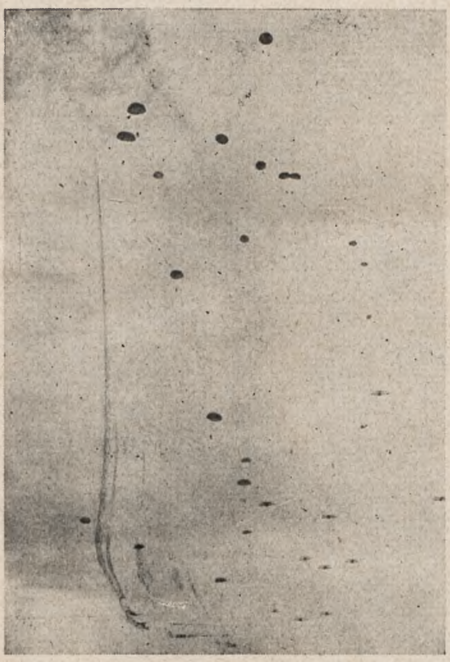
Ani jedna maszyna nie ląduje na lotnisku; wszystkie wracają do swoich baz, położonych w sąsiedztwie.

Megafon zapowiada ćwiczenia kluczy (patroli), do których rozkazy podawane będą z ziemi zapomocą radja.

Widzimy szereg ciekawych ewolucyj grupowych i pojedyńczych, prowadzonych kolejno przez Lottiego oraz generałów Balbo i de Barros.



Efektowna karuzela powietrzna, wykonana przez 27 samolotów myśliwskich.



Równoczesny skok ze spadochronami 20 ludzi.

Bezpośrednio potem przylatuje trójsilnikowy samolot niszczycielski, zaopatrzony w megafon. Potężny głos, idący wprost z nieba, rozlega się nad nami:

— Niech żyją lotnicy transatlantyccy!

Orkiestry zaczynają grać italski hymn narodowy. Wszystkie głowy obniżają się.

Dalszy ciąg uroczystości stanowi prezentacja nowych typów samolotów italskich, pomiędzy którymi zwracają uwagę samoloty myśliwskie o wielkiej szybkości, wszystkie zaopatrzone w silniki odwrócone, dalej — samoloty wielosilnikowe o dużym tonażu i wreszcie transportowce rozwijające dużą szybkość praktyczną.

Niebywały efekt wywołuje lot grupowy 20 samolotów, których załogi (z wyjątkiem pilotów) podczas przelatywania nad lotniskiem jednocześnie skaczą ze spadochronami. Rozkwita nad nimi bukiet jedwabnych kielichów, powoli opuszczających się ku ziemi.

Sygnał do rozpoczęcia akrobacji daje przybycie 9 samolotów Breda XIX. Lecą one zwartą grupą, o parę metrów zaledwie jeden od drugiego. Podczas wykonywania ewolucyj żadna z maszyn nie zmienia szyku, ani nie powiększa odstępów. Dziewiątka robi między innemi *looping* z pozostaniem na plecach, okrążenie lotniska, skrzydło w skrzydło, na wysokości 50 metrów i szereg *pół-loopingów odwrotnych* (pionowych S). Wreszcie samoloty wyciągają się w rząd i — wszystkie jednocześnie — robią kilka *zwolnionych beczek.*

Owacje bez końca towarzyszą temu wspaniałemu pokazowi, a lotnicy zagraniczni, siedzący w loży królewskiej nie mogą ukrywać szczerego podziwu dla sprawności swych italskich kolegów.

Po zachodzie słońca odbyła się karuzela samolotów, oświetlonych kolorowemi lampkami o barwach sztandaru Italji: zielonej, białej i czerwonej.

M.

CZY KOMUNIKACJA POWIETRZNA POMIĘDZY EUROPĄ A AMERYKĄ JEST JUŻ MOŻLIWA

Wyniki zjazdu lotników transoceanicznych.

Kongres transoceaniczny w Rzymie, który miał na celu przedyskutowanie wszelkich możliwości utworzenia stałej komunikacji lotniczej pomiędzy Europą a Ameryką Północną i Południową, nie dał narazie pozytywnych rezultatów. Delegaci nie zdążyli dostatecznie zgłębić tak poważnej kwestji i nie potrafili z całą pewnością odpowiedzieć na postawione im przez ministra Balbo następujące pytania:

1) Czy mogą być utworzone stałe linje komunikacji lotniczej pomiędzy Europą i obiema Amerykami?

2) W jakim kierunku (lub kierunkach) mogłyby te linje być przeprowadzone?

3) W jakich miesiącach trasa i kierunek linji podlegałyby zmianie?

4) Jaki rodzaj maszyny i ekwipunku nadawałby się najlepiej do tego celu?

Odpowiedzi na pytania powyższe powierzone zostały dwum komisjom, z których jedna rozpatrywała kwestje komunikacji przez Atlantyk Północny, druga zaś — przez Południowy.

Na przewodniczącego komisji komunikacji północnej wybrano Mr. Richardsona ze Stanów Zjednoczonych. Raport tej komisji stwierdza, że z trzech możliwych tras linij komunikacyjnych, położona najbardziej na północ, przez Islandję i Grenlandję, wydaje się najkorzystniejsza. Druga z rozpatrywanych tras biegnie w linji prostej od Irlandji do Newfoundlandji; trzecia zaś, najbardziej południowa — przez Azory.

Sprawą najważniejszą i decydującą o możliwości komunikacji na pierwszej z rozpatrywanych tras (przez Islandję i Grenlandję) byłoby wybudowanie portów lotniczych i lotnisk pomocniczych, rozmieszczonych w odpowiednich od siebie odległościach. Raport dodaje, że utworzenie własnych stacyj meteorologicznych oraz licznych lądowisk stanowiłoby poważny krok na drodze do urzeczywistnienia projektu.

Uczestnicy komisji nie uważają tego projektu za skończony i ostateczny, ponieważ, zdaniem ich, kwestja tak ważna powinna być poddana rozwadze i krytyce przedstawicieli wszystkich narodów.

Komisja komunikacji południowej, pod przewodnictwem ministra Balbo, robi podobnie ogólnikowe zastrzeżenia, stwierdzając jednak, że już obecnie możliwe jest zorganizowanie regularnej komunikacji lotniczej Europy z Ameryką, przy użyciu samolotu (nie zaś na sterowcach). Dwie nadające się do zrealizowania linje biegłyby od Senegalu do Brazylji i od punktu położonego trochę bardziej na północ, przez Wyspy Kanaryjskie i Przylądek Zielony.

Projekt sir Artura Browna, dotyczący utworzenia w Italji stałego instytutu badań transatlantyckich został przyjęty przez ministra Balbo tem chętniej, że szef lotnictwa italskiego chce widzieć w tem jakby dalszy ciąg dzieła, dokonanego przez genueńczyka Krzysztofa Kolumba. *M.*

LOTNICTWO SPORTOWE NIEMIEC W ROKU 1931

1560 pilotów związkowych, gdy w Polsce 302. — 450 pilotów nowowyszkolonych. — 15 tys. godzin lotu.

Prasa niemiecka publikuje cyfry sprawozdawcze za rok 1931 z działalności sportu lotniczego w Rzeszy Niemieckiej.

Cyfry te są bardzo interesujące same przez się, a tembardziej, gdy działalność z r. 1931 porównamy z poprzednim rokiem lub też z naszem lotnictwem sportowem.

Podane poniżej cyfry należy przyjmować z pewnem zastrzeżeniem ze względu na fakt, że nie jest pewne, czy są one zupełnie ścisłe, czy też inspirowane przez pewne czynniki.

Jeśli się jednak zważy, że cyfry te, podawane przez różne dzienniki i różne publikacje — niezależnie od źródeł, z których pochodzą — są zgodne, to obraz stworzony na podstawie tych cyfr powinien odpowiadać rzeczywistości.

Źródłem wszystkich wiadomości są sprawozdania za okres 1931 r. Niemieckiego Związku Lotniczego (Deutscher Luftfahrt Verband).

Związek ten liczył w okresie sprawozdawczym 51.590 członków, co wykazuje ubytek około 1000 członków w stosunku do r. 1930.

Pilotów w Związku jest 1.560, a w roku 1930 było ich 932.

Cyfry z poszczególnych działów przedstawia podana obok tabela.

Nowością są dane sprawozdawcze z działalności sportu balonowego.

Ten dział sportu lotniczego posiadał w r. 1931 — 57 balonów, które odbyły 424 wzloty.

Według sprawozdania, pilotów balonowych jest obecnie w Niemczech 286. W roku 1930 było ich już 266, podczas gdy w roku 1921 zaledwie 3.

Sport motorowy.	*Rok 1931*	*Rok 1930*
Ilość samolotów w Związku	150	84
„ wykonanych lotów	92.269	41.157
w czasie godzin	15.099	9.254
Samoloty D. V. L. przeleciały km.	1.509.900	925.400
Przeciętna ilość godzin na 1 samolot	120	111
Pilotów wyszkolono w szkołach D. V. L. i w klubach	241	134
Uczniów zaawansowanych w szkoleniu	256	140
Przeszkolono pilotów starych	28	36
W szkołach zawodowo szkolących pilotów (Staacken, Böblingen i Würzburg) wyszkolono	209	161
W szkołach tych było w sumie elewów	519	420
Na samolotach szkolnych wylatano godzin	6.188	5.091
Kilometrów przeleciano	151.511	113.551

Szybownictwo.	*R. 1931*	*R. 1930*
Ilość kół szybowcowych	200	173
Odbyto kursów sporadycznych	142	130
W kołach ilość członków — ponad	10.000	7.300
Ilość szybowisk stałych	38	16
„ szkół szybowcowych	8	6
„ szybowców	1.100	934
Pilotów kategorji „C" wyszkolono (poza szkołami R. R. G.)	198	76

Cyfry z działalności sportu niemieckiego są również bardzo interesujące w porównaniu z pewnemi działami naszego lotnictwa sportowego.

Z zestawienia tego można wyciągnąć bardzo różne wnioski. Porównajmy naprzykład ilość posiadanych samolotów i wylatanych godzin:

Niemcy	*w r. 1930*	*1931*
Ilość samolotów	84	150
„ wylatanych godz.	9.254	15.099

Polska	*w r. 1930*	*1931*
Ilość samolotów	49	72
„ wylatanych godz.	2.435	3.660

Zdaje się, że uwagą najsłuszniejszą będzie stwierdzenie, że duża ilość pilotów w Związku powoduje bardzo intensywne wykorzystywanie sprzętu lotniczego.

Co do sportu balonowego, to jest to naturalnie sport o 100%-owem zastosowaniu wojskowem. Jego wysokie koszty muszą być pokrywane przez subwencje. W okresie sprawozdawczym na wydatki, związane z uprawianiem lotów balonowych, bez żadnych kosztów inwestycyjnych, wydano w Niemczech przeszło 300.000 złotych.



Międzynarodowy Meeting Lotniczy w Warszawie. 1. — P. rektor prof. Pruszkowski informuje przez mikrofon publiczność o przebiegu zawodów. 2. — Samoloty biorące udział w wyścigach. 3. — 6. Zawodnicy w konkursie akrobacji: mjr. S. Pawlikowski (d-ca trójki PWS-ów), kpt. J. Bajan (d-ca „Avii“), płk. J. Kossowski i kpt. B. Orliński. 7. — Samoloty myśliwskie PWS—X i „Avia“ biorące udział w pokazie akrobacji zespołowej. Fot. J. Meysenhälter i L. Z.

MIĘDZYNARODOWY MITYNG LOTNICZY W WARSZAWIE

Tegoroczny sezon sportowo-lotniczy rozpoczął się pod znakiem redukcji konkursów. Lot zimowy lubelsko-podlaski został odwołany z przyczyn natury finansowej. Zlot podhalański będzie połączony w tym roku z Lotem południowo-zachodniej Polski. Konkursu krajowego nie będzie. Jedynie Challenge.

Jakżeby blado wypadł sezon tegoroczny, gdyby nie Aeroklub Warszawski, który wielkim nakładem pracy zorganizował pierwszy w Polsce wielki mityng międzynarodowy?

Impreza ta, dzięki wielkiemu poparciu władz, instytucyj lotniczych, prasy oraz publiczności udała się nadspodziewanie, spełniając świetnie swoje znaczenie propagandowe wobec zagranicy oraz w kraju. Główny jej sukces polega na tem, że została przełamana obojętność warszawskiej publiczności do lotnictwa.

„Takich tłumów nie oglądała żadna inna impreza. Nigdy też dotąd, na żadnych zawodach sportowych nie było tak wielkiego entuzjazmu, jak podczas wczorajszych wspaniałych ewolucyj"— oto głosy prasy z dnia następnego [1]).

A dalej:

„Wczorajszy mityng lotniczy słusznie zasłużył sobie na miano największej i najwspanialszej imprezy lotniczej w Polsce i to ze względu zarówno na rodzaj i jakość poszczególnych konkurencji, jak i na niezwykle sprawną i do najdrobniejszego punktu opracowaną stronę organizacyjną" [2]).

„Takiego święta lotniczego Warszawa jeszcze nie widziała. Była to wspaniała manifestacja — coś w rodzaju żywiołowego hołdu, oddanego na cześć wzniosłego ideału skrzydeł" [3]).

„Nareszcie! pierwszy dreszcz zapału... Dopiero wczoraj Warszawa ocknęła się z letargu. Lotnisko zaległy tłumy tak wielkie, że zabrakło biletów. Przez kilka godzin przeszło 50 tys. widzów przypatrywało się z zainteresowaniem wspaniałym pokazom akrobacji... Ale też pokazano wczoraj loty, których nie obserwuje się codziennie" [4])

Zdobyliśmy więc publiczność. Teraz nie będziemy potrzebowali obawiać się o widzów. Przyjdą napewno.

Goście zagraniczni nie dopisali. Jednak ci, co brali udział w zawodach, wynieśli jak najlepsze wrażenie zarówno z samych zawodów, jak i z pobytu w Polsce. Oficjalne organy aeroklubów Czechsłowacji i Jugosławji wyrażają się z wielkiem uznaniem o stanie naszego lotnictwa sportowego i organizacji mityngu. „Letectvi" stwierdza bez zastrzeżeń, że sport lotniczy w Polsce prześcignął czeskosłowacki. Wszyscy z entuzjazmem wspominają wspaniałe loty naszych myśliwców oraz doskonałość maszyn PVIII i PXI.

Aeroklub Warszawski przez organizację mityngu zdobył wiele doświadczenia, które przyda mu się przy organizacji następnej tego rodzaju imprezy.



Grupa zawodników. PP. L. Enthoven (Belg), B. Michailowicz (Jugosł.), B. Jaklicz (Jugosł.), W. Szimunek (Czech), W. Szulczewski, W. Chałupnik, J. Sido, B. Skórzewski.

PRZEBIEG MITYNGU

Mityng trwał dwa dni. W sobotę, 18 czerwca, nastąpiło uroczyste otwarcie, którego dokonał p. min. Kühn w towarzystwie szefów lotnictwa wojskowego i cywilnego, przedstawicieli sejmu, rządu, dyplomacji, miasta, stowarzyszeń i t. d.

Po przeglądzie maszyn odbyła się efektowna defilada nad miastem, w której brały udział wszystkie samoloty krajowe uczestniczące w mityngu, zaczynając od JD—2 a kończąc na „sleepingu" PZL—4. W międzyczasie z Okęcia nadleciały 3 myśliwskie „Avie" pilotowane przez kpt. Bajana, por. Medweckiego i kapr. Macka. Wykonały one bardzo efektownie szereg figur powitalnych. Między godz. 4 a 6 wiecz. nastąpił przylot zawodników biorących udział w zlocie do Warszawy. Wylądowały kolejno: RWD—4 z Krakowa pilotowana przez por. A. Kłosińskiego, „Moryson II" z Poznania z pil. Szwencerem, „Moth" z Jugosłowianami Michailowiczem i mech. Suraliczem, LKL—2 z Lublina z pil. Szulczewskim, JD—2 kpt. Babińskiego z Bydgoszczy, RWD—4 lwowska pil. przez Chorzewskiego, „Moth" pil. przez Skórzewskiego, krakowska PZL—5 z pp. Chałupnikami, pasażerski „Junkers" z Czechosłowacji, pilotowany przez p. Hruszkę, na którym przybyła delegacja Klubu Morawskiego z dyr. Stypą na czele; „Avia" z Pilzna, pilotowana przez p. Balika, S—1 z Krakowa z pp. Sido i Tyrałą, „Avia" z Pilzna pilotowana przez p. Dupala, drugi samolot jugosłowiański Sim VII pil. przez p. Jaklicza, wreszcie, jako ostatni, lądował Belg, p. Louis Enthoven, na samolocie St. Hubert z silnikiem Renard, mając za towarzysza p. Vaan Ber. Z drogi wróciła trzecia jugosłowiańska maszyna, pilotowana przez p. Nikolicza. P. Szimunek z Pragi przybył zawcześnie, w piątek, 17.VI, wskutek czego został w zlocie zdyskwalifikowany.

Tego dnia odbyły się przyjęcia wydane przez miasto oraz przez prezesa A. R. P., ks. J. Radziwiłła.

Podczas całego pierwszego dnia mityngu odbywał się konkurs baloników pocztowych z nagrodami. Wyniki konkursu podane będą w numerze sierpniowym, po upływie terminu przyjmowania pocztówek balonikowych.

Drugi, główny dzień mityngu (nie-

———————

[1]) Kurjer Poranny.

[2]) ABC.

[3]) Polska Zbrojna.

[4]) Kurjer Czerwony.

dziela, 19 czerwca) rozpoczął się o godz. 12-ej pokazem mody sportowej. W pokazie tym brały udział znane firmy warszawskie:

„Varsovienne“ (Marszałkowska 104) wystawiająca ubiory lotnicze oraz inne sportowe, „M-me Clementine“ (Nowy Świat 42) — kapelusze, „Ewelina“ (Chmielna 24) — suknie, „Filipczak“ (Chmielna 17) — obuwie, „Ludwika“ (Nowy Świat 24) — płaszcze, okrycia i suknie, „W. Malinowski“ (N. Świat 53) — rękawiczki, „Bcia Neumann“ (Bielańska 8) — torebki damskie oraz f-ma „Citroën“.

Równocześnie z pokazem mody odbywały się loty szybowcowe, których dokonywali piloci warszawscy, pp. Oleński i Ciastuła.

Między godz. 14 a 15 min. 20 odbyły się wyścigi samolotów: a) klubowych, b) komunikacyjnych i c) myśliwskich — na trasie 40 km, przez oblecenie czterokrotne trójkąta (regulamin poszczególnych prób podany został w poprzednim numerze). Lot odbywał się na stosunkowo niewielkiej wysokości, przed trybunami. Bardzo efektownie latał Drzewiecki na RWD—5.

O godz. 15.20 rozpoczął się konkurs lądowania w prostokącie. W próbie tej brał udział także 1 szybowiec, pilotowany przez p. Ciastułę. Osiągnął on najlepszy wynik.

W godz. 16.30 — 18.30 odbyły się konkursy akrobacji — najciekawszy punkt programu. Naprzód popisywały się trójki myśliwskie akrobacją zespołową. Na PWS-ach latali: mjr. Pawlikowski, kpt. Mümler i por. Łaguna; na „Aviach“ — kpt. Bajan, por. Medwecki i kapr. Macek. Trójka Bajana była przy starcie związana sznurami. Lotnicy wykonali pięknym stylem całą gamę akrobacji, kończąc ją lotem na plecach. Wśród zgranego zespołu wyróżniał się kpt. Bajan.

Po trójkach popisywali się goście na samolotach turystycznych, a więc: pp. Michailowicz, Dupal i Szimunek.

Wreszcie, jako ostatni punkt programu, nastąpił konkurs akrobacji na samolotach myśliwskich PZL, w którym wzięli udział Kossowski i Orliński. Entuzjazm publiczności, trwający od startu pierwszej trójki myśliwskiej, doszedł teraz do szczytu. Lotnicy byli hucznie oklaskiwani. Orkiestra grała hymny i tusz.

Zawody zakończyły się o godz. 6-ej i pół. Wieczorem odbył się bankiet wydany przez Aeroklub Warszawski, podczas którego rozdane zostały nagrody.



Główna trybuna.



Sprzedaż baloników konkursowych.



Komisja sportowa. Obok kierownik zawodów, W. Rychter (x).



MI

MEETING





LO



ĘDZYNARODOWY



TNICZY W WARSZAWIE 18–19 CZERWCA 1932



WYNIKI POSZCZEGÓLNYCH PRÓB MITYNGU I NAGRODY

I. *Zlot gwiaździsty zawodników zagranicznych (próba A).*

1. Louis Enthoven (Belgja) 1.966 km.
2. Bohdan Michailovicz (Jugosławja) 1.754 „
3. Bogumił Jaklicz (Jugosławja) 1.405 „[1])
4. Jazda Balik (Czechosłowacja) 828 „
5. Antonin Dupal (Czechosłowacja) 692 „[2])
6. Antonin Hruszka (Czechosłowacja) 512 „

Nagrody w tej próbie:

I. — zegar stojący — nagroda Pana Ministra Spraw Zagranicznych.
II. — puhar srebrny „Ładu“ — nagr. Komitetu Stołecz. L. O. P. P.
III. — papierośnica srebrna — nagr. Zarządu Głównego L. O. P. P.
IV. — statuetka samolotu P. VIII — nagr. Aeroklubu Warszawsk.

II. *Zlot gwiaździsty zawodników krajowych (próba B).*

1. Bernard Skórzewski (Aeroklub Warszawski) 2.445 km.
2. Wiktor Chałupnik (Aeroklub Krakowski) 1.861 „
3. Józef Sido (Aeroklub Krakowski) 1.381 „
4. E. Szwencer (Aeroklub Poznański) 422 „
5. Kazimierz Chorzewski (Aeroklub Lwowski) 325 „
6. por. Antoni Kłosiński (Aeroklub Krakowski) 309 „
7. Władysław Szulczewski (Aeroklub Lubelski) 154 „

Nagrody w tej próbie:

I. — puhar srebrny „Ładu“ — nagr. Zarządu Głównego L. O. P. P.
II. — kostjum lotniczy — nagroda firmy „Varsovienne“.
III. — rzeźba Gruberskiego „Orzeł“ — nagr. Państwowych Zakładów Lotniczych.

III. *Wyścig samolotów klubowych na trójkącie (próba C).*

Długość trasy ogółem 40 km.

1. Jerzy Drzewiecki w czasie 13 min. 35 sek.
2. Antoni Kłosiński „ 14 „ 42 „
3. Bohdan Michailovicz „ 15 „ 35 „
4. Bogumił Jaklicz „ 15 „ 35 „
5. Władimir Szimunek „ 16 „ 26 „
6. Eryk Szwencer „ 16 „ 26 „
7. Witold Rychter „ 17 „ 21 „
8. Zbigniew Wysiekierski „ 17 „ 45 „
9. Józef Sido „ 18 „ 35 „

Zdyskwalifikowani zostali:

1. Louis Enthoven — za wyraźnie niedolecenie do punktu kontrolnego (czas lotu 15 min. 07 sek.).
2. Antoni Dupal — za 2-krotne wątpliwe niedolecenie do punktu kontrolnego oraz za 1 wyraźne niedolecenie do punktu kontrolnego (czas lotu 13 min. 12 sek.).
3. Kazimierz Chorzewski — za 3-krotne minięcie punktu kontroli od strony wewnętrznej (czas lotu 13 min. 20 sek.).

Nagrody w tej próbie:

I. — makata — nagr. Warszawskiego Kom. Kolejowego L. O. P. P.
II. — papierośnica — nagr. Warszawskiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P.

[1]) Za lądowanie po godz. 18-ej odjęto 150 km.

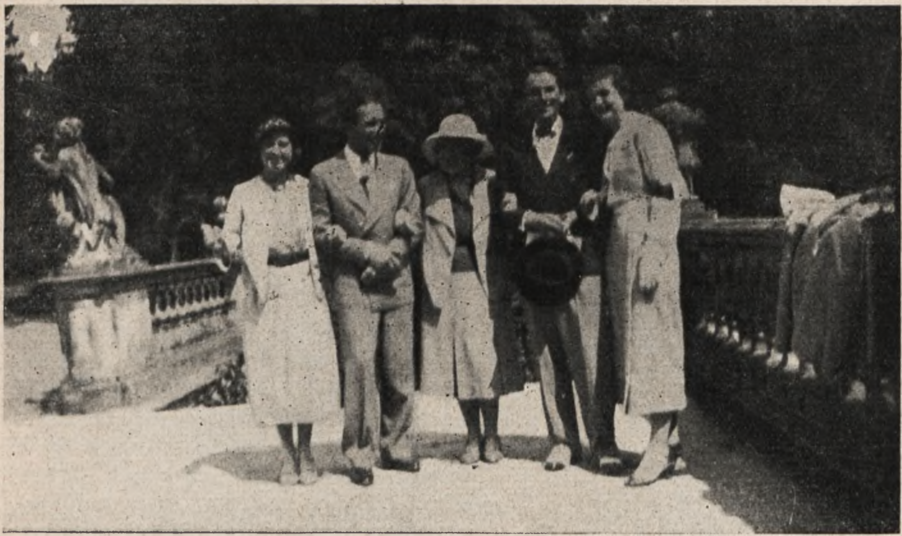
[2]) Za lądowanie po godz. 18-ej odjęto 150 km.



Z pokazu mody sportowej.



P. Zofja Mikulska, nasza rodaczka zamieszkała w Italji, której wypadek pod Klagenfurt, w drodze do Warszawy, nie pozwolił wziąć udziału w mityngu.



„Zbratanie narodów". Zawodnicy jugosłowiańscy w Wilanowie w towarzystwie pań z A. W.
Fot. L. Z.

IV. *Wyścig samolotów komunikacyjnych (próba D).*

1. Władysław Szulczewski na Lublin R — XVI w czasie 13 min. 36 sek.
2. Fr. Rutkowski na PWS—24 w czasie 14 min. 18 sek.
3. J. Widawski na PZL—4 w czasie 14 min. 36 sek.
4. L. Tokarczyk na Junkersie w czasie 15 min. 08 sek.

P. Kotarba na Fokker F—VII został zdyskwalifikowany za 6-krotne niedolecenie i 2-krotnie przelecenie nad punktami kontrolnemi.

Nagrody w tej próbie:

Grupa I. — samoloty cięższe:
I. — nagroda wartości 325 zł. ofiar. przez P. Ministra Komunikacji
II. — nagroda wartości 315 zł. ofiar. przez P. Ministra Komunikacji

Grupa II. — samoloty lżejsze:
I. — nagroda wartości 325 zł. ofiar. przez P. Ministra Komunikacji
II. — nagroda wartości 320 zł. ofiar. przez P. Ministra Komunikacji
III. — nagroda wartości 315 zł. ofiar. przez P. Ministra Komunikacji

V. *Wyścigi samolotów myśliwskich (próba E).*

1. Płk. Kossowski na P—VIII — czas lotu 8 min. 45 sek.
2. Kpt. B. Orliński na P—XI — czas lotu 8 min. 55 sek.

Nagrody:

I. i II.—P. Min. Kom. wart. po 200 zł. oraz Państw. Zakł. Inżynierji.



P. Tadeusz Ciastuła, zwycięski szybownik. Fot. L. Z.

VI. *Lądowanie w prostokącie (próba F).*

1. Wiktor Chałupnik 109 m. za pierwszym razem.
2. E. Szwencer 137 m. za pierwszym razem.
3. Louis Enthoven 144 m. za pierwszym razem.
4. Bernard Skórzewski 105 m. za drugim razem.
5. Antonin Dupal 109 m. za drugim razem
6. Józef Sido 135 m. za drugim razem.
7. Wladimir Szimunek 157 m. za drugim razem.

Tadeusz Ciastuła na szybowcu „Czajka" osiągnął wynik 26 m. za pierwszym razem.

Nagroda:
I. — zegarek srebrny z bransoletką — ofiarow. przez P. Dyrektora Państwowego Urzędu W. F. i P. W.

VII. *Konkurs akrobacji na samolotach klubowych (próba G).*

1. Bohdan Michailovicz — 32½ punkt.
2. Antonin Dupal — 30 punktów.
3. Wladimir Szimunek — 29 punktów.

Nagrody:
I. — kryształ biały kuty srebrem — of. przez Państwowe Zakłady Lotnicze

VIII. *Konkurs akrobacji samolotów myśliwskich (Próba H).*

1. Płk. J. Kossowski — 90 punktów — 32 figury .
2. Kpt. B. Orliński — 90 punktów — 27 figur.

Nagrody:
I. — obraz wartości 3000 zł. of. przez p. rekt. T. Pruszkowskiego.
II. — nesesser — of. przez Kom. Wojewódzki L. O. P. P. w Kielcach.

———

Nagrody specjalne przyznane zostały j. n.:

Nagroda Aeroklubu Rzeczypospolitej — makata — za łączny wynik dla klubu zagranicznego — Aeroklub Jugosławji.

Puhar modernistyczny of. przez „Vacuum Oil Co" dla najlepszego pilota zagr. za wynik łączny — p. B. Michailowicz.

Puhar „Expressu Porannego" dla najlepszego pilota krajowego za wynik łączny — p. W. Chałupnik.

Rzeźba prof. Jackowskiego „Tancerka", nagr. Polskich Zakładów Skody, dla najlepszego pilota na płatowcu z silnikiem krajowym — p. W. Szulczewski.

Rzeźba of. przez L. L. „Lot" dla klubu zagr. za najlepszy wynik w zlocie—Aeroklub Jugosławji.

Puhar „Ładu", nagr. Zrzeszenia Przemysłowców Lotniczych dla klubu najlepszego pilota na krajowej maszynie — p. W. Chałupnik dla Klubu Krakowskiego.

Makata, nagr. f-my „Ład" dla pilota szyb. — p. Tadeusz Ciastuła.

Nagr. f-my Bregmann dla najlepszego zawodnika na olejach „Sinclair" p. W. Rychter.

Nagr. pocieszenia f-my „Potęga" — ubiór lotniczy — p. K. Chorzewski.

UDZIAŁ POLSKI W MIĘDZYNARODOWYM KONKURSIE SZYBOWCÓW W RHÖN

W czasie od 17 do 31 lipca odbędą się w Rhön na Wasserkuppe XIII międzynarodowe zawody szybowcowe, organizowane przez Rhön-Rossitten Gesellschaft. Są one doroczną rewją lotnictwa bezsilnikowego. Tu padają nowe rekordy i ujawniają się nowe drogi szybownictwa.

Polska wysyłała dotychczas na powyższe zawody jedynie obserwatorów. W roku bieżącym idziemy o krok dalej — mamy poraz pierwszy wystąpić na konkursie czynnie. Aeroklub Rzeczypospolitej zgłosił do konkursu dwa szybowce rekordowe konstrukcji Grzeszczyka: SG—21 „Lwów", znany dobrze z lotów żaglowych naszego mistrza, oraz nowy, wybitnie rekordowy, zbudowany ostatnio na zamówienie Zarządu Gł. L. O. P. P. przez Państwowe Zakłady Lotnicze — SG—28. Szybowiec ten odbył pierwszy próbny lot dn. 9 lipca i zaraz następnego dnia załadowany został na samochód, który ma go dowieźć do Rhön.

Jako zawodnicy zgłoszeni zostali: inż. S. Grzeszczyk na SG—28 i p. B. Łopatniuk, kierownik akademji bezmiechowskiej — na SG—21. Na zastępców pp. Z. Laskowski i B. Baranowski.

Już samo to, że w konkursie mamy wziąć udział po raz pierwszy, jakoteż, że gospodarze byli dotąd na swoim terenie bezkonkurencyjni, sprawiały, że w roku bieżącym nie spodziewaliśmy się niczego więcej ponad zdobycie wszechstronnego doświadczenia. Nie liczyliśmy narazie na sukcesy sportowe. Tembardziej nie należy oczekiwać ich teraz, kiedy główny nasz zawodnik udaje się do Rhön wprost z łóżka, wbrew woli lekarzy. Jak to bowiem wiemy, inż. Grzeszczyk wskutek nieuwagi obsługi szybowca uległ w dn. 19 czerwca wypadkowi, startując w Bezmiechowej na międzynarodowy meeting lotniczy do Warszawy. Na kilka dni przed wyjazdem stan zdrowia naszego asa był taki, że przy próbnych lotach nowego szybowca musiano go wnosić i wynosić z maszyny. Mimo to, Grzeszczyk oblatał osobiście swój nowy szybowiec.

Pewne szanse wróży drugi nasz zawodnik, p. Łopatniuk. Będzie on startował w grupie treningowej, jako pilot szybowcowy „czystej krwi", wyszkolony po 1.I.30 r. (patrz regulamin, ogłoszony w Nr. 5 z r. b. str. 88). P. Łopatniuk ma za sobą wiele pięknych lotów w Bezmiechowej. Ostatnio odbył w Warszawie przeszkolenie w lotach holowanych. Jego szybowiec „Lwów" wykonał już około 60 godz. lotu, 2.500 km. na holu, lot burzowy, półgodzinny lot żaglowy w prądach termicznych i t. p. Jest więc maszyną dobrze wypróbowaną.

Tegoroczne zawody zapowiadają się nie mniej sensacyjnie, jak poprzednie. Zgłoszono około 90 szybowców (szybowce polskie mają numery: 59 i 60), gdy do poprzednich zawodów „tylko" 59. Licząc się z dużą ilością zawodników, kierownictwo konkursów ogłosiło, że z powodu braku miejsca w hangarach wszystkie szybowce winny być przystosowane do demontażu tak, by je można było wieczorem składać i rano dnia następnego montować. Oprócz Niemców, którzy zwykle stanowili jeśli nie całe 100 to przynajmniej 90% zawodników, w tegorocznym konkursie biorą udział: Italja i Polska. Anglja, Francja i t. d. będą, prawdopodobnie, znowu reprezentowane jedynie przez bacznych obserwatorów. Jeśli chodzi o program i regulamin, to — jak już podawaliśmy w numerze majowym—zawodnicy dzielą się ze względu na swoje wyszkolenie na grupę wyczynową (rekordową) i treningową. Tegoroczny program zawiera wiele ciekawych prób przelotów na określone lotniska i z powrotem, przyczem, zależnie od długości przelecianej trasy z Wassekuppe, szybowce będą wyholowane do drogi powrotnej na mniejszą lub większą wysokość.



Inż. Szczepan Grzeszczyk

Oprócz wymienionych zawodników w skład polskiej ekipy wchodzi 12 osób z pośród pilotów i kontruktorów szybowcowych, którzy będą obserwatorami a zarazem obsługą szybowców. Do Rhön udaje się również kpt. Skarżyński na PZL—2 „Afrykance", który będzie holował nasze szybowce podczas zawodów. Kierownikiem ekipy jest p. prof. Łukasiewicz.

TWÓRZMY MUZEM LOTNICTWA!

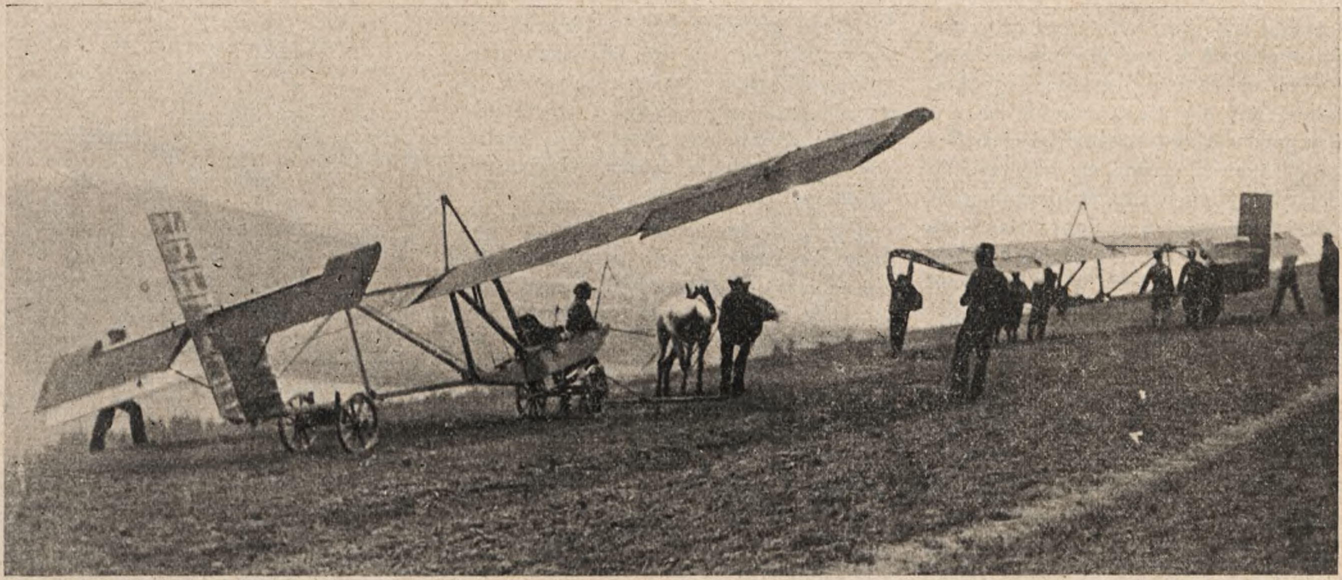
W łonie Muzeum Przemysłu i Techniki (Warszawa, Krak. Przedm. 66) ukonstytuowana została sekcja lotnicza, której celem jest zorganizowanie działu lotniczego Muzeum.

Muzeum Przemysłu i Techniki, istniejące przy Muzeum Przemysłu i Rolnictwa, ma na celu zaznajomianie najszerszych warstw społeczeństwa z istotą całego przemysłu krajowego, przy jednoczesnem ogólnem zobrazowaniu światowych zdobyczy na polu techniki.

Te ogólne wytyczne ma również na względzie dział lotniczy. Chce on w sposób popularny przedstawić zdobycze techniki lotniczej. Narazie zebrano eksponaty ze zbiorów wojskowych, PWK-i i Kom-Turu i umieszczono je w małej salce, przeznaczonej tymczasowo przez Muzeum P. i T. na dział lotniczy. Obecnie sekcja lotnicza opracowuje program poddziałów sekcji, których jest dziesięć: a) historyczny, b) naukowy, c) statków cięższych od powietrza, d) statków lżejszych od powietrza, e) zespołów napędnych wraz z akcesorjami, f) przyrządów pokładowych, g) urządzenia przyziemia, h) zastosowania lotnictwa, i) lotnictwa komunikacyjnego.

Z chwilą uzgodnienia pododdziałów, nastąpi najważniejszy moment — opracowywanie i gromadzenie eksponatów.

Muzeum ufa, że w tej pracy spotka się z pomocą wszystkich instytucyj lotniczych. Chodzi bowiem o niezmiernie doniosłą rzecz — o umożliwienie przyszłym pokoleniom zapoznania się z rozwojem techniki lotniczej. Ze względu na bardzo szczupłe środki, jakiemi Muzeum rozporządza, cel uda się osiągnąć tylko przy wydatnem poparciu wszystkich tych, którzy dbają o rozwój lotnictwa. Toteż w naszych pracach winniśmy mieć na uwadze istnienie Muzeum i zasilać je powinniśmy eksponatami. Każdy dział lotnictwa ma już ich wiele. Zebrane i usystematyzowane mogą one dać już niezły zaczątek Muzeum.



Na polskim froncie szybowcowym

DWA ŚWIĘTA — W POLICHNIE I W BEZMIECHOWEJ

Coraz więcej sympatyków powietrznego żeglarstwa.

W bieżącym sezonie mamy do zanotowania 2 święta szybowcowe: 29 maja w Polichnie i 12 czerwca w Bezmiechowej. Wiemy już z poprzedniego numeru Skrzydlatej, jakie świetne rezultaty wykazała „średnia" szkoła w Polichnie i jak się odbyło to jej pierwsze święto.

Nie chcąc powtarzać tego, co już doszło do wiadomości czytelników, zaznaczę tylko, że nader efektowną introdukcją obchodu był przylot inż. Grzeszczyka na „Lwowie" holowanym przez kpt. Skarżyńskiego na „Afrykance". Po wykonaniu szeregu wiraży nad szybowiskiem, Grzeszczyk wylądował brawurowo na stromem zboczu wzgórza, omijając pogardliwie właściwe lądowisko, jakby chciał powiedzieć: „mogę lądować, gdzie mi się podoba". Ten nieoczekiwany manewr wywołał u widzów najprzód przestrach, a potem okrzyki podziwu i zachwytu. Cóżby to było, gdyby do wiadomości publicznej doszły przygody, w jakie obfitowała cudowna podróż „mistrza"? Poprzedniego dnia, wkrótce po opuszczeniu Warszawy, dostał się on w obroty burzy i zmuszony do odrzucenia holu, odbywał niesamowite pląsy, smagany gradem, podrzucany wichrem w górę i na boki, zdezorjentowany przez mgłę, nie ustawał jednak w ciężkiej walce o utrzymanie bodaj względnej równowagi. A mimo to, odnajdując na znacznej wysokości chwile wytchnienia, poddawał się urokowi chmur, kłębiących i przewalających pod płatowcem swe potworne cielska. Kiedy nareszcie szczęśliwym instynktem wiedziony wydostał się w odpowiednim momencie z piekielnych objęć nawałnicy, przeczuł raczej, niż dojrzał przez mgłę, teren do lądowania sposobny. Wówczas osiadł na nim, odkładając dalszy lot do dnia następnego, który pozwolił odbyć podróż całkiem gładko.

Ponieważ pogoda sprzyjała obu świętom, więc jej się też wdzięczność należy nietylko za słoneczną dekoracyjność obchodów, ale i za ściągnięcie tłumów uczestników, czego rezultatem jest doskonałe spopularyzowanie idei szybownictwa.

Poza oficjalnymi przedstawicielami władz i gronem znanych miłośników lotnictwa, Touring Klub reprezentowany był w Bezmiechowej liczniej, niż w Polichnie, gdyż wyzyskał święto na Podkarpaciu jako dzień zjazdu samochodów i motocykli z całej Polski, gromadząc ogółem 34 wozy. Dojazd samochodami do Bezmiechowej był w tym roku znacznie łatwiejszy, dzięki temu, że ostatni odcinek drogi, od Leska począwszy, dawniej w stanie opłakanym będący, doprowadzono do stanu zupełnie znośnego przed samem świętem, na skutek starań starosty p. Wehrsteina, wypróbowanego przyjaciela szybownictwa. Pozatem Bezmiechową ukoronowało swą obecnością grono profesorów Politechniki Lwowskiej. Nie zabrakło też i przedstawicieli prasy, przybył bowiem redaktor Ilustrowanego Kurjera Codziennego, p. M. Dąbrowski, z całym sztabem dziennikarzy.

Wyższa szkoła w Bezmiechowej mogła zaprezentować w dniu swego święta świeżo wykończone: hangar i schronisko — budynki wykonane w iście rekordowem tempie środkami b. ograniczonemi, przyznanemi przez Ministerstwo Komunikacji. Zasługa to całkowita dzielnego kierownika szkoły, p. Bol. Łopatniuka, któremu za jego pracę i trudy należą się specjalne słowa uznania.

Uroczystość, rozpoczęta przez mszę polową, ściągnęła nietylko tłumy publiczności, ale i wiele delegacyj z klubów lotniczych i innych organizacyj. Jako przedstawiciel wojsk lotniczych przybył płk. dypl. Jasiński, zaś z ramienia lotnictwa cywilnego, radca Adamowicz.

Honory domu spełniali członkowie Lwowskiego Aeroklubu z prezesem rady Klubu gen. Popowiczem i prezesem zarządu, prof. Geislerem, na czele. W czasie uroczystości krążyły nad szybowiskiem liczne samoloty, a wśród nich płatowiec pilotowany przez płk. Rayskiego w towarzystwie ppłk. inż. Filipowicza.

Po dokonaniu poświęcenia hangaru i schroniska, piloci szybowcowi produkowali się przed licznymi widzami lotami przy dźwiękach orkiestry amatorskiej z kopalni nafty w sąsiedniej Ropience. Z powodu słabego wiatru na początku uroczystości mogła sobie pozwolić na żaglowanie tylko maszyna rekordowa „Lwów", pilotowana na zmiany przez inż. Grzeszczyka i p. Łopatniuka. Inne szybowce musiały poprzestać na lotach ślizgowych.

Goście już zaczynali się rozchodzić, gdy przed nadciągającą ulewą przyszedł silny podmuch północnego wiatru, który nietylko wyniósł „Lwów" na 300 m. ponad poziom startu, ale i umożliwił żaglowa-

nie czysto szkolnym maszynom na wysokości około 100 m. nad głowami widzów, stojących na samym grzbiecie zbocza. Właśnie, gdy się ulewa zaczęła na dobre, wyrzucono ze startu w powietrze 2 „Czajki" typu II, nieźle się nadające do żaglowania. Mimo wciąż słabnącego wiatru, żaglowali na nich do końca ulewy pp. Bol. Baranowski (kierownik szkoły szyb. w Czerwonym Kamieniu pod Lwowem) i Z. Laskowski. Wraz z ulewą, trwającą pół godziny, skończył się i podmuch wiatru, więc „Czajki" przeszły w lot ślizgowy i wylądowały u podnóża zbocza. Deszcz w danym wypadku zjawił się jak na zawołanie, przekonywując widzów, że nie jest wcale przeszkodą w powietrznej nawigacji.

Liczny udział szerszej publiczności w obu świętach świadczy o zainteresowaniu sprawami szybownictwa i coraz większem zrozumieniu korzyści, płynących z rozwoju i udoskonalenia żeglarstwa powietrznego.

Oby też ogół społeczeństwa uświadomił sobie również dostatecznie ważną rolę, jaką w życiu młodzieży odgrywają obozy szybowcowe, w których jednocześnie ze sprawnością fizyczną wyrabia się zmysł orjentacji, odwaga i przytomność umysłu. Żaden inny sport nie kształci tak wszechstronnie, łącząc w harmonijną całość walory fizyczne i duchowe.

Słyszy się nieraz ubolewania, że nadmiar czasu poświęcany sportom odbija się na umysłowem upośledzeniu młodzieży. Otóż nie dotyczy to w żadnej mierze szybowników, gdyż ich kunszt ma tę nad innemi wyższość, że wymaga znacznego zasobu wiadomości przedewszystkiem z zakresu fizyki, meteorologji i mechaniki, a utrzymując swych adeptów w ciągłym kontakcie z przyrodą i maszyną, zmusza do badania prawd i tajników zarówno jednej jak i drugiej. Stąd powstaje najszlachetniejsze życia tworzywo: praca mięśni pod kontrolą czujnego mózgu — a młodzież, zdrowym instynktem wiedziona, garnie się do żeglarstwa powietrznego, znajdując w niem tak rzadką obecnie, a tak zawsze cenną: r a d o ś ć ż y c i a!

Irena Laskowska.

KRONIKA SZYBOWCOWA

BEZMIECHOWA.

Rosną kadry instruktorów. Nasza akademja wypuściła nowy, liczny zastęp instruktorów z pośród kandydatów rekrutujących się ze wszystkich ośrodków sportowo-lotniczych Polski.

Ze Śląska kat. C otrzymali pp.: A. Pawliczek i L. Zygmund.

Z Poznania—p. F. Baranowski. Drugi kandydat, p. Mikulski, uległ wypadkowi złamania nogi i wskutek tego szkolenie przerwał.

Z Gdańska — p. R. Dyrgała (wyszkolony do B w Polichnie).

Z Krakowa — inż. E. Ekielski.

Z Warszawy — p. A. E. Downar-Zapolska (kat. A i B w Polichnie) — pierwsza pilotka szybowcowa kat. C „czystej krwi".

Z Łodzi — p. Willy Matz.

Z Białej Podlaskiej — pp. A. Uszacki i T. Drozdowski.

Ze Lwowa — p. Mynarski.

Wymienieni uzyskali kat. C już na nowych warunkach, t. j. wykonując 5 lotów trwających w sumie conajmniej pół godziny, przyczem każdy powyżej 2 minut.

Do 18 czerwca wykonano na bieżącym kursie szkoły szybowcowej w Bezmiechowej ponad 100 godz. lotu.

POLICHNO.

I-y kurs szybowcowy Wojew. Komitetu Kieleckiego L.O.P.P. Obecnie odbywa się na szybowisku w Polichnie kurs zorganizowany całkowicie przez Wojewódzki Komitet L.O.P.P. w Kielcach — gospodarzy Polichna. Kurs potrwa do końca lipca.

Dnia 1-go sierpnia rozpoczyna w Polichnie swój III-i kurs Aeroklub Warszawski.

III-i kurs Aeroklubu Warszawskiego, rozpoczynający się 1-go sierpnia potrwa do 15 września. Przewidziane są dwa turnusy szkolne, trwające po trzy tygodnie, a mianowicie:

1-y od 1-go do 22 sierpnia
i 2-i od 23-go sierpnia do 15 września.

Panie mogą zgłaszać się wyłącznie na pierwszy turnus. Ogólna ilość miejsc na kursie 52 (po 26).

Pozatem utworzony będzie kurs treningowy dla pilotów posiadających kat. B. Od członków A. W. opłaty za ten kurs nie będą pobierane.

Opłata za szkolenie dla członków Aeroklubu Warszawskiego wynosi: kat A— 30 zł., A i B — 50 zł., B — 20 zł. Dla pozostałych kandydatów: kat. A — 60 zł., A i B — 100 zł., B — 40 zł.

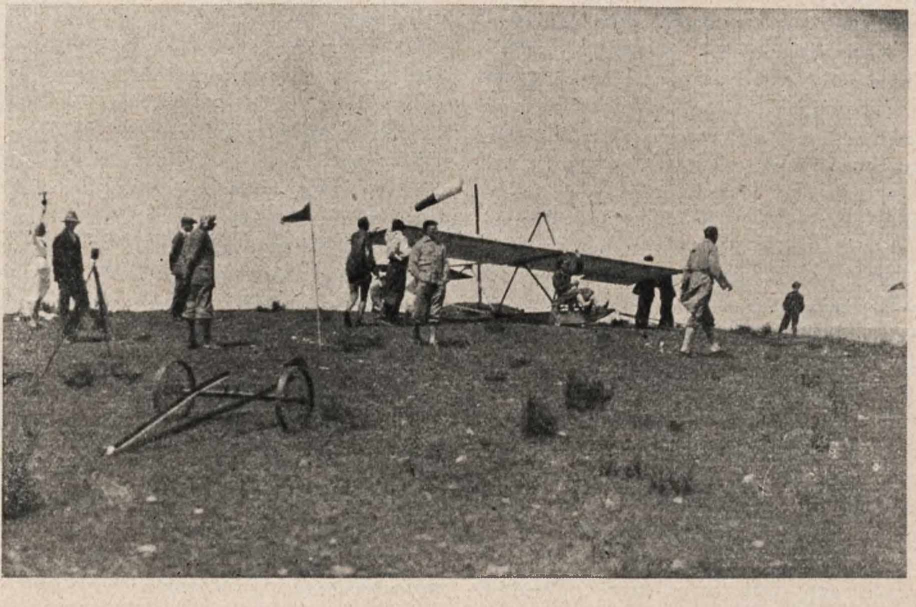
Cena biletu III kl. z Warszawy do Chęcin (uwzględniając 50% zniżki p. w.) 9 zł. Dzienny koszt utrzymania: dla szkolących się — 3 zł., dla gości — 5 zł.

Bilans II-go kursu szybowcowego w Polichnie, prowadzonego przez Aeroklub Warszawski przedstawia się następująco: Kurs trwał od 12 maja do 4 czerwca. Wyszkoliło się 51 osób. Z tych kat. A otrzymało 13, A i B — 31, B — 4, A, B i C — 1, C — 2 osoby. Między wyszkolonymi było 9 zakwalifikowanych do centrów p. w. lotn. na szkolenie w pilotażu motorowym w roku bieżącym. Kurs rozporządzał 8-a szybowcami, w tem były 2 Komitetu Kieleckiego L. O. P. P. Wykonano ogółem 1705 lotów, w tem 25 lotów żaglowych w czasie 1 godz. 13 min. Uszkodzeń szybowców było 8.

Następny kurs A. W. rozpocznie się — jak to obszerniej podajemy na innem miejscu — 1 sierpnia.

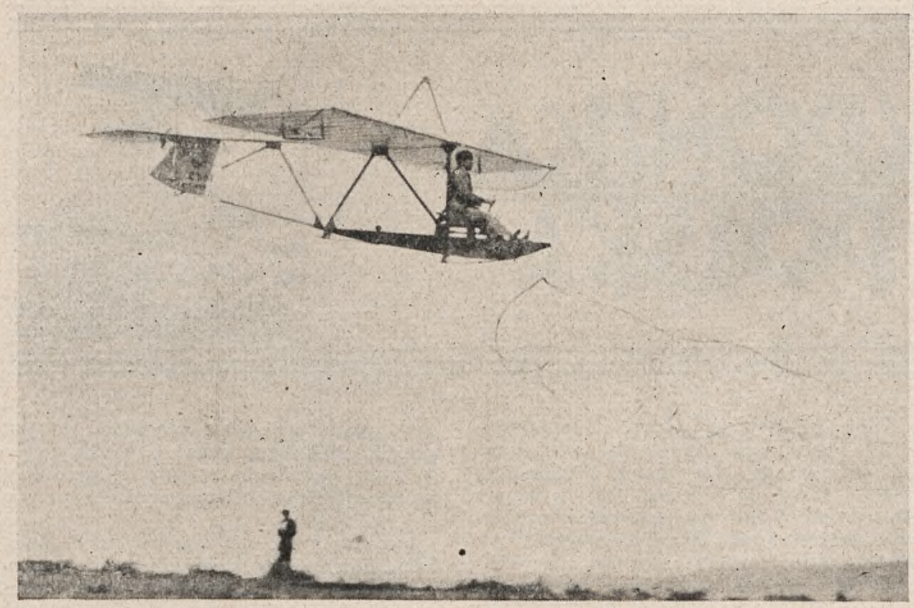
Inwestycje. Szybowisko w Polichnie urządzone zostało sumptem Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. w Kielcach. Komitet wzniósł tam hangar oraz uporządkował teren i dojazd.

W najbliższym czasie ma być unormowana kwestja użytkowania szybowiska polichneńskiego. Przypuszczalnie powstanie tam jedna szkoła będąca własnością Komitetu Kieleckiego, przyczem poszczególne kursy szkoły organizować będą samodzielnie: Aeroklub Warszawski bądź Komitet Kielecki.



Fot. W. Cywiński.

Polichno. Start z 4-ki na CWJ'ce.



Fot. W. Cuwiński.

CWJ'ka w momencie odczepienia się liny.

ZAGRANICA

Szybownictwo w programach szkolnych. Po raz pierwszy w Niemczech szybownictwo weszło w skład normalnego programu nauki w szkole zawodowej. Decyzja powyższa została powzięta przez dyrektora szkoły Leśnej w Padeborn. Uczelnia ta oddawna utrzymuje ścisły kontakt z centrum szybowcowem w Wasserkuppe, wysyłając tam coroku swoją ekipę na zawody.

Narazie program szkoły leśnej w Padeborn przewiduje tylko początkową naukę latania na szybowcach, a mianowicie t. zw. „szurania'" i krótkie loty na holu za samochodem.

Już oddawna w Niemczech szybownictwo cieszy się poparciem władz różnych uczelni, zarówno nizszych, jak średnich i wyższych, oraz zawodowych. Poraz pierwszy jednak wchodzi ono obecnie oficjalnie do programu szkoły.

Trzeba przyznać, że Niemcy umieją budować przyszłość swego lotnictwa z energją i rozmachem.

Szybownictwo na Olimpjadzie. Na przyszłem zebraniu międzynarodowego Komitetu Olimpijskiego w Los Angeles ma być przedstawiony projekt zaliczenia sportu szybowcowego do Gier Olimpijskich. Inicjatywa ta przyczyni się z pewnością do jeszcze większego rozwoju szybownictwa.

Sto godzin na szybowcu. Porucznik armji amerykańskiej W. A. Cocke, zdobywca światowego rekordu długotrwałości lotu na szybowcu (wynoszącego 21 g. 34 m. 15 s.), zbudował obecnie w Los Angeles dwumiejscowy szybowiec z podwójnemi sterami. Na szybowcu tym Cocke w towarzystwie Richarda Mogle zamierza utrzymać się w powietrzu — 100 godzin. Do przedsięwzięcia tego Cocke wybrał Honolulu jako miejsce startu.

Szybownictwo w Szwajcarji. Lotnictwo bezsilnikowe w Szwajcarji rozwija się stale. Podczas gdy w r. 1930 ilość dokonanych lotów wyrażała się liczbą 800, w r. 1931 ilość ich wzrosła do 2.963.

W r. 1930 na terenie Szwajcarji było w użyciu 10 szybowców, w r. 1931 zostało zarejestrowanych 19 nowych aparatów. Istnieje w Szwajcarji 8 grup okręgowych pracujących pod kontrolą Aeroklubu szwajcarskiego. Centrami szybownictwa są: Zurych, Berno i Saint - Gall. W Olten sformowała się niedawno nowa grupa. W Szwajcarji francuskiej, pomimo istnienia zboczy Jury i Saleve, przedstawiających duże możliwości dla szybowników, niema najmniejszego ruchu w dziedzinie szybownictwa.

W ciągu zimy b. r. przedsięwzięte zostały w Oberlandzie berneńskim ciekawe próby. Pilot Gerber dokonał startów ze śniegu, w okolicy Murren'u wyniesionego na 1000 m. ponad dno doliny.

Najładniejszemi wyczynami poszczycić się może Willy Farner, który na szybowcu „Professor" został wypuszczony na wysokości 300 m. poniżej szczytu Piłata; z pośród innych wyczynów tego pilota wymienić należy jego 52 km. lot ze startem z Jungfrau oraz inny lot, który trwał 1 g. 42 m.

Rozwój szybownictwa a młodzież. Oficjalny organ szybownictwa we Francji, „Avia", na czele którego stoją pp. Painleve i Laurent Eynac, pozostaje w ścisłym kontakcie z Aeroklubem Francji.

Sportowa młodzież francuskich szkół średnich pasjonuje się coraz bardziej szybownictwem, którego rozwój przybiera coraz większe rozmiary, zarówno w dziedzinie szkolenia, jak i w dziedzinie doświadczeń nad działaniem prądów powietrznych.

W przeciągu roku 1931 komisja sportowa Aeroklubu Francji wydała 85 dyplomów pilota szybowcowego kategorji A, 15 B i 4 C.

Propaganda szybownictwa. Wolf Hirth zorganizował propagandowe tournee na terytorjum całej Rzeszy Niemieckiej. Przedsięwzięcie to ma na celu wykazanie wszelkich możliwości szybownictwa, również nad terenami płaskiemi. Do pokazów zostały wybrane dwa szybowce: S t a n a v o, szybowiec przeznaczony do wszelkiego rodzaju rekordów, oraz G r u n a u — 6, nowy szybowiec dwumiejscowy.

Nagrody za lot na wysokość. Pragnąc zachęcić pilotów szybowcowych do lotów wysokościowych, towarzystwo Rhön-Rossitten, w porozumieniu z Deutscher Luftrat, ufundowało nagrodę 1.000 mk., przeznaczoną dla niemieckiego pilota ze szkoły w Rossitten, który po raz pierwszy osiągnie powyżej tysiąca metrów nad poziomem miejsca startu.

Loty Kronfelda. Kronfeld dokonał dnia 19 maja w Kolonji, w obecności 12.000 widzów, szeregu bardzo ciekawych ewolucji na szybowcu. Na zakończenie, wzniósłszy się za holującym go samolotem na wysokość 4000 metrów, pilot odczepił się z holu i odleciał w kierunku Dortmundu.

Przebywszy 80 km., dzielących to miasto od Kolonji, w ciągu trzech godzin, Kronfeld wylądował pomyślnie na dortmundzkiem lotnisku.

Zawody szybowcowe. Amerykańskie narodowe zawody szybowcowe będą miały miejsce w Elmira od 11 do 24 lipca b. r. Trzy zasadnicze konkurencje tych zawodów obejmują: lot na odległość, lot na wysokość oraz na długotrwałość.

Oprócz nagród za najlepsze wyniki w konkurencjach powyższych, regulamin zawodów przewiduje cały szereg nagród indywidualnych, a między innemi — nagrodę dla kobiety-pilota szybowcowego.

Nowy szybowiec. Inżynier Bernhard Brautigam z Wernigerode skonstruował szybowiec „Standard", który w czasie prób dał świetne rezultaty. „Standard" jest przeznaczony specjalnie do startów holowanych. Charakterystyczne dane tego szybowca są następujące: rozpiętość 19 metrów, powierzchnia 18 m^2, wydłużenie 20, ciężar własny 170 kg., ciężar całkowity 250 kg., obciążenie na metr kwadratowy — 13,8 kg., szybkość lądowania 40 km/godz., szybkość praktyczna 60 km/godz., szybkość przy holowaniu 100 km/godz. i największa dopuszczalna szybkość 130 km/godz.

Szybowiec „Standard" odbył już 3.000 km. lotów holowanych bez żadnego wypadku.

Loty szybowcowe za samochodem nad szosą. Klub szybowcowy „Galt Gliding Club" w Ontario zainaugurował system lotów na szybowcu holowanym przez samochód na szosie. Zgórą 200 lotów odbyło się już w ten sposób, dając dobre wyniki.



KRONIKA POLSKA



SPORT

Polski Komitet Szybowcowy. W dniu 24 maja odbyło się pierwsze zebranie organizacyjne Polskiego Komitetu Szybowcowego, na którem ukonstytuowało się prezydjum Komitetu w sposób następujący: przewodniczący — prof. Cz. Witoszyński (wybrany imiennie), zast. przewodn. — radca R. Adamowicz — del. Wydz. Lotn. Cyw. i kpt. S. Skarżyński — del. Dep. Aeron. Pozatem w skład P. K. S. wchodzą: prof. S. Łukasiewicz jako delegat Instytutu Szybownictwa, kpt. J. Cichocki z ramienia Państw. Urz. W. F. i P. W., inż. J. Kawecki — z Zarządu Gł. L. O. P. P., dyr. W. Makowski — z Kom. Sport. A. R. P. oraz inż. S. Grzeszczyk — drugi członek dokooptowany imiennie.

Święto Klubu Lotniczego Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Dnia 29 maja b. r. Klub Lotniczy P. W. S. obchodził swe pierwsze święto klubowe, połączone z chrztem samolotów i pasowaniem pilotów wyszkolonych w Klubie.

Równocześnie tego samego dnia popołudniu odbyło się w Brześciu n. B. uroczyste otwarcie Oddziału Klubu P. W. S. oraz loty pasażerskie na samolotach klubu.

Dzień święta klubowego rozpoczął się w Białej o godzinie 10.30 rano. Na lotnisku f-my P. W. S. ustawiono półkolem 4 samoloty, przeznaczone do chrztu. W półkolu umieszczone było specjalne ogrodzenie, wewnątrz którego dokonywany był ceremonjał chrztu. Stały tam ustawione: złamane śmigło, korkociąg z drutu, beczka i t. d., wszystko jako symbole ewolucji i ewentualnych ich skutków, które są zakazanemi młodym adeptom latającego bractwa.

Obok ogrodzenia ustawiono mównicę, obitą starym płótnem lotniczym z kraksy, zdobną w girlandy i znak klubowy.

Ponieważ pogoda zazwyczaj sympatyzuje z wszelkiemi imprezami lotniczemi, tak więc i tego dnia piękna i słoneczna pogoda ściągnęła kilkaset gości z miasta Białej, wśród których przeważali uczniowie szkół średnich. Przybyła również wycieczka Klubu Motocyklowego „Gryf" z Siedlec, a co najważniejsze przyleciały



dwa samoloty: jeden z Aeroklubu Poznańskiego, pilotowany przez p. Hołodyńskiego z p. Święcickim i drugi z Aeroklubu Warszawskiego, pilotowany przez p. Wysiekierskiego.

Punktualnie o godz. 10.30 przy dźwiękach hymnu państwowego, odegranego przez orkiestrę strażacką P. W. S., został wciągnięty w górę masztu sztandar państwowy wraz ze sztandarem klubowym. Następnie wygłosił przemówienie prezes Klubu, p. inż. Z. Ciołkosz, zaznajamiając zebranych z celami i zadaniami klubów lotniczych, z postępem prac za lata ubiegłe i z działalnością klubów w dziedzinie lotnictwa motorowego i szybowcowego, a wreszcie z udziałem, jaki w tym rozwoju wziął na siebie K. L. P. W. S.

Po przemówieniu odbył się chrzest samolotów klubowych, a mianowicie: dwóch Hanriot'ów i dwóch samolotów turystycznych — PWS-50 i -51. Dwum pierwszym nadano imiona „Hipek" i „Lopek", a PWS-50 i -51 ochrzczono: „Podlasianka" i „Stasia". Na matki chrzestne i ojców uproszono pp. płk. Grabowską, mjr. Kośmińską, inż. Próchnicką i Cywińską, tudzież pp. prezesa miejscowego L. O. P. P. dyr. Nartowskiego, burmistrza Białej Zakrzewskiego, rej. Chludzińskiego i dyr. P. W. S. inż. Pęczalskiego.

Ceremonji chrztu dokonano przez rozbicie butelki wina (taniego, krajowego), odsłonięcie napisu i podpisanie aktów.

Po chrzcie samolotów odbyło się pasowanie następujących pilotów klubowych: pp. Stefaniuka, Szałowskiego, Mateuszuka, Lubańskiego, Kozieła i Arcinowskiego.

Trzech pilotów, niestety, było nieobecnych w czasie święta, a mianowicie pp.: inż. Karpiński, Uszacki i Drozdowski. Dwóch ostatnich w tym czasie po zdobyciu stopni pilotów motorowych szkoliło się w lotach szybowcowych w Bezmiechowej, gdzie osiągnęli zresztą stopień instruktorski.



Święto Klubu Lotniczego P. W. S. W dole: widok ogólny, prezes Klubu inż. Z. Ciołkosz podczas przemówienia i pasowanie pilota. U góry herby i grupa pilotów pasowanych podczas święta.

Każdy z pasowanych pilotów otrzymał dyplom, zaopatrzony w herb, zawieszony na wstędze, które to herby (owoc konkursu rozpisanego między członkami Klubu) ilustrować miały ich przywary i śmiesznostki podpatrzone przez kolegów klubowych. Te same herby, wykonane w dużej skali, zatknięte na kijach w ziemi, prezentowane były publiczności w czasie pasowania.

Obok pilotów wylaszowanych w Klubie otrzymali herby również piloci należący do Klubu a wyszkoleni gdzieindziej. U niektórych z nich, świetne ujęcie ich słabych stron „pilockich" wywołało tak wielkie „oburzenie", że jeden z herbów zmuszeni jesteśmy podać bez umieszczenia nazwiska pilota i pozostawić go domyślności publiczności. Herby otrzymali następujący piloci: p. Stefaniuk — herb „Niszczy-ciel", p. Szałowski — „Szałopęd", p. Karpiński — „Trójpalt", p. Lubański — „Fajlot", p. Mateuszuk — „Korkociąg", p. Kozieł — „Kozica", p. Arcinowski — „Bleriot", p. Drozdowski — „Startnos", p. Uszacki — „Amerykan", p. Bzowski — „Ślepook", p. ... — „Brakoster".

Po uroczystości samoloty klubowe. wraz z samolotem Aeroklubu Warszawskiego RWD-2, którego załoga ochotniczo podjęła się odbycia paru lotów pasażerskich, woziły gości.

Zainteresowanie się lotami i udział w nich publiczności był tak silny, że nie można było zadość uczynić wszystkim zgłoszeniom. W sumie jednak wykonano w Białej ponad 30 lotów pasażerskich. Wobec braku odpowiedniej ilości pilotów uprawnionych do lotów z pasażerami można było zaspokoić zaledwie połowę zgłoszeń.

Otwarcie Oddziału Klubu P. W. S. w Brześciu. Po południu dnia 29 maja r. b. wystartował z lotniska w Białej samolot PWS-50 z pilotem p. Stefaniukiem i prezesem inż. Ciołkoszem do Brześcia n. B. na uroczystość otwarcia oddziału K. L. P. W. S., pozostającego pod kierownictwem p. kpt. Papierskiego. Oddział brzeski koncentrować w sobie będzie przedewszystkiem szybownictwo, co zresztą uzasadnione jest brakiem odpowiednich terenów szybowcowych w najbliższej okolicy Białej.

Wśród tłumnie zebranej publiczności przemawiali kolejno: p. wicewojewoda poleski, prezes Klubu P. W. S. i komendant miejscowego „Strzelca", a następnie odbyły się loty pasażerskie.

KOMUNIKACJA

Przed otwarciem linji Warszawa — Wilno — Ryga — Tallin. Jeżeli przygotowania na lotnisku ryskiem będą wporę zakończone, otwarcie linji Warszawa — Tallin nastąpi około 15 sierpnia. Komunikacja odbywać się będzie 3 razy w tygodniu, na 3-silnikowych Fokkerach. Długość całej linji Warszawa — Tallin wynosi około 1200 km. Samoloty lądować będą w Wilnie i w Rydze; w Grodnie — lądowania nie będzie.

Próby samolotów komunikacyjnych. Samoloty komunikacyjne małe: PWS-24 i Lublin R-XVI ukończyły z dodatnim wynikiem 100 godz. próby na linji.

Nowi „półmiljonerzy" Polskich Linij Lotniczych. O bezpieczeństwie i zdrowotności naszej komunikacji lotniczej najlepiej świadczy fakt, iż piloci, którzy pracują w niej niemal od 10-ciu lat, cieszą się jak najlepszem zdrowiem i nietylko, że nie tracą nic na swej wartości zawodowej, ale przeciwnie hartując się w codziennych lotach ustawicznie doskonalą się.

W ub. miesiącu ukończyli swoją półmiljonową drogę, przebytą w powietrzu w służbie komunikacyjno - lotniczej pp. Tadeusz Dmoszyński i Zygmunt Barciszewski.

Aby zdać sobie sprawę, jaką olbrzymią przestrzeń kryje w sobie cyfra 500.000 km wystarczy przypomnieć, iż obwód kuli ziemskiej wynosi zaledwie 40.000 km. a odległość księżyca od ziemi 384.420 km.

P. Dmoszyński ukończył 500.000 km swej podobłocznej drogi prowadząc samolot z Sofji do Bukaresztu, p. Barciszewski — w locie z Gdańska do Warszawy. Obu spotkały serdeczne owacje po wylądowaniu.

P. Barciszewski jest już ósmym „półmiljonerem" L. L. „Lot".

Wzrost frekwencji na linjach lotniczych. W związku z wprowadzeniem na naszych linjach lotniczych od dnia 1-go maja r. b. ruchu codziennego (w okresie zimowym tylko 3 razy w tygodniu), zarówno frekwencja pasażerska jak i towarowa wzrosła bardzo poważnie.

Cyfrowo wzrost frekwencji przedstawia się jak następuje: Podczas gdy w miesiącu kwietniu b. r. P. L. L. „Lot" przewiozły: 475 pasażerów, 5.835 kg. bagażu. 11.503 kg towarów, 1.753 kg poczty i 601 kg gazet, to w miesiącu maju b. r. cyfry te wzrosły do: 1.170 osób, 12.324 kg bagażu, 25.040 kg towarów, 3.318 kg poczty i 1.300 kg gazet.

Wzrost frekwencji jest objawem naturalnym i należy się spodziewać, że cyfry przewozów lotniczych będą nadal stale coraz to większe, gdyż pełne bezpieczeństwo i regularność z jaką kursują nasze samoloty, tanie ceny biletów samolotowych, a wreszcie olbrzymi skrót czasu podróży i wygody, jakie charakteryzują komunikację lotniczą w stosunku do każdej innej muszą przełamać uprzedzenie najszerszego ogółu do tego najidealniejszego środka przewozowego doby obecnej.

Obniżenie opłat za wynajem „taksówek" lotniczych. Pragnąc udostępnić korzystanie z taxi lotniczych najszerszej publiczności, P.L.L. „Lot" obniżyły bardzo wydatnie stawki za loty indywidualne. Wynoszą one już od zł. 1.20 za km.

Tak naprzykład samolot specjalny, wynajęty przez 8 osób na lot do miejscowości odległej o 100 km, kosztuje zł. 175, co rozłożone na 8-miu pasażerów wyniesie zaledwie niecałe zł. 20 od osoby.

Spodziewać się należy, że wobec niskich cen taxi lotnicze staną się w całym kraju bardzo popularne.

RÓŻNE

Z Państwowych Zakładów Lotniczych. W związku z przerwą urlopową, biura i warsztaty P. Z. L. będą zamknięte w okresie od 17 lipca do 1 sierpnia 1932 r.

Ogólnopolski konkurs modeli latających. W dniach 29 czerwca i 3 lipca r. b. odbył się w Warszawie ogólnopolski konkurs modeli latających, zorganizowany przez Zarząd Gł. L. O. P. P.

W grupie amatorskiej najlepsze rezultaty osiągnął model p. Eugenjusza Sularza z Krakowa. Z pośród zawodowców najlepszym okazał się p. Kazimierz Błaszczyński, nauczyciel modelarstwa lotniczego w szkołach warszawskich. Jemu przypadła większość nagród oraz puhar srebrny, ofiarowany przez prezesa A. R. P. ks. Radziwiłła za najlepszy wynik.

Szczegółowe rezultaty konkursu podamy w następnym numerze.

OKÓLNIK P. MINISTRA KOMUNIKACJI W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO

Ostatnie nieszczęśliwe wypadki na terenie klubów skłoniły Pana Ministra Komunikacji do wydania okólnika zwracającego uwagę pilotom i klubom lotniczym na potrzebę ścisłego przestrzegania przepisów lotniczych i warunków bezpieczeństwa.

Wypadki lotnicze — pisze Pan Minister — są jaskrawem potwierdzeniem katastrofalnych skutków lekceważenia przepisów, które przecież są ustanawiane na zasadzie długoletniego, wszechstronnego doświadczenia teoretycznego i praktycznego, tak międzynarodowego, jak i własnego w dziedzinie lotnictwa i mają na celu zapewnienie jaknajwiększego bezpieczeństwa zarówno korzystającym z samolotu, jak i wszystkim innym, którzy mogą być poszkodowani wskutek wypadku lotniczego.

Wypadki lotnicze wogóle, a tego rodzaju w szczególności, mają nadzwyczaj ujemne znaczenie dla naszego lotnictwa.

Pomijając już straty w ludziach i materjale, wypadki mają bardzo duże znaczenie ujemne moralne.

Minsterstwo Komunikacji doceniając należycie ujemny wpływ wypadków lotniczych na rozwój lotnictwa starało się zawsze w ramach swych kompetencyj i możności przeciwdziałać im, wydając odpowiednie pouczenia i ostrzeżenia (vide okólnik Nr. L. 73/30/A z dn. 20.I.1930 r., Nr. 6/31 z dn. 14.IV.1931 r., Nr. 10/31 z dn. 14.VII.1931 r. i t. p.).

Wobec niedostatecznego zrozumienia zarządzeń Ministerstwa i stwierdzonych wypadków lekceważenia, Pan Minister Komunikacji oświadcza, że w razie stwierdzenia jakichś wykroczeń przeciwko obowiązującym przepisom względnie w razie stwierdzenia, że w Klubach nie zostały przedsięwzięte wszelkie środki, mające na celu zapewnienie dyscypliny, karności i bezpieczeństwa lotniczego, będzie w całej rozciągłości stosował przysługujące mu sankcje karne, o których mowa w okólnikach wyżej cytowanych, poza kierowaniem spraw na drogę sądową.



CO NOWEGO ZA GRANICĄ



ANGLJA

Próby komunikacji radjofonicznej. W Huston w Anglji przeprowadzono z okazji meetingu lotniczego ciekawe pokazy komunikacji radjofonicznej. Pięć samolotów, wyposażonych w nowe odbiorniki „Standard", wystartowało równocześnie z lotniska. Samoloty rozleciały się we wszystkich kierunkach w myśl poleceń wydawanych z ziemi przez kierownika próby, który dawał im zapomocą radjofonji szczegółowe dyspozycje, dotyczące poszczególnych ewolucyj i trasy przelotu. Samoloty na rozkaz powróciły równocześnie na lotnisko i lądowały w podanym im z ziemi porządku.

Próby te cieszyły się dużem zainteresowaniem publiczności, która z jednej strony słyszała polecenia kierownika próby, wydawane samolotom i transmitowane równocześnie przez gigantofony, z drugiej strony zaś mogła śledzić lot samolotów i zgodność wykonanych rozkazów.

Nowy typ Moth'a. W najbliższym czasie zakłady de Haviland wypuszczą nowy tani samolot turystyczny, którego cena i koszty utrzymania mają być nadzwyczajnie przystępne.

Samolot ten różni się bardzo od dotychczas produkowanych maszyn tego typu. Jego kabina tworzy osobny „salon" trzyosobowy, bez żadnych instrumentów nawigacyjnych i przyrządów pokładowych. „Salon" oddzielony jest od miejsca pilota, a pasażerowie mogą komunikować się z nim za pomocą awiofonu. Miejsce pilota znajduje się między skrzydłami, za kabiną. Nowy samolot Havilanda nosić będzie nazwę Fox-Moth. Cena jego wyniesie około 996 funtów szterlingów.

Fox-Moth wyposażony będzie w silnik Gipsy III, o mocy 120 KM, który zużywa 27,5 litra benzyny na godzinę lotu. Szybkość maksymalna samolotu przewidziana jest na 180 km na godzinę. Szybkość podróżna, przy pełnem obciążeniu (4-ch pasażerów, 45 kilo bagażu i zapas paliwa potrzebny na przelot 450 km), na 152 km/godz.

Fox-Moth jest dłuższy i szerszy niż Moth, ale składane skrzydła umożliwiają wprowadzenie go do każdego zwykłego garażu. Ostroga samolotu została zastąpiona przez koło.

Ta nowa maszyna stanowi wielki postęp w dziedzinie konstrukcji tanich samolotów turystycznych, zwłaszcza, że większość sportowców przekłada komfort turystyki lotniczej nad wielką szybkość lotu.

Nowy system subwencjonowania klubów. W Wielkiej Brytanji opracowano obecnie nowy system subwencjonowania lotnictwa sportowego. Rząd zwraca każdemu klubowi 25 funtów za każdą licencję pilota a 10 funtów za każde odnowienie licencji. Całość nie może jednak przekroczyć 1200 funtów rocznie.

Transport wojsk drogą powietrzną. Po szeregu lotów ćwiczebnych z Cap do Kairu i z Kairu do Chartumu, Anglicy wyszli z okresu prób i używają już obecnie samolotu jako środka transportowego dla wojska w swoich odległych kolonjach.

Parę miesięcy temu dwusilnikowe samoloty Vickersa „Victorja" (z silnikami Napier — Lion) przetransportowały wojska z Egiptu na Cypr, gdzie chwilowo został zakłócony spokój.

Ostatnio zaś, na prośbę rządu Iraku o posiłki, wysłano 22 czerwca z Kairu 9 Vickersów, z których każdy pomieścił 22 żołnierzy (ogółem 3 kompanje wojska). Transport 3-ch następnych kompanji odbył się w kilka dni potem. Tym sposobem 600 ludzi zostało w przeciągu 4-ch dni przewiezionych drogą powietrzną do Iraku.

CZECHOSŁOWACJA

Subwencje na zakup samolotów. Rząd czeskosłowacki subwencjonuje zakup samolotów sportowych, produkcji krajowej w wysokości 50% ceny kupna samolotu.

FRANCJA

Haegelen zwycięża w Coupe Michelin. W Coupe Michelin rozgrywanym we Francji w końcu czerwca zwyciężył Marcel Haegelen na samolocie Lorraine-Hanriot z silnikiem Lorraine S. G. A. 230 KM, pokrywając przestrzeń 2672 km. w czasie 10 godzin 11 minut, czyli osiągając szybkość średnią 254 km/godz.

Zważywszy jednak, że Haegelen „stracił" 52 minut na 14 obowiązujących lądowań, faktyczna szybkość średnia przelotu wynosiła 277,8 km/godz. O wysokiej sprawności pilota i wzorowej organizacji zawodów świadczy fakt, że Haegelen zatrzymał się na 12 kontrolach po 3 minuty a po 8 minut na dwóch lotniskach, gdzie musiał tankować zbiorniki.

Szybkość średnia 278 km/godz. dowodzi, że Francuzi posiadają samolot, który może skutecznie konkurować z szybkiemi samolotami amerykańskiemi, jak Lockheed. Chodzi tylko o to, aby uzyskać miejsce na obciążenie handlowe, co można będzie uskutecznić przy powiększeniu mocy silnika zachowując zasadnicze rozwiązanie aerodynamiczne płatowca.

HISZPANJA

Podróż inżyniera la Cierva na autogiro. Inżynier i konstruktor hiszpański de la Cierva odbył bardzo piękną podróż powietrzną na przestrzeni 2360 kilometrów w ciągu 16 godzin i 40 minut lotu.

La Cierva był w drodze od 27 maja do 9 czerwca. Całą drogę odbył on na nowem autogiro typu C-24, zaopatrzonem w motor o trzech ramionach składanych i w silnik Gipsy III (odwrócony) o mocy 120 KM.

C-24 jest dwuosobową limuzyną. Jego szybkość maksymalna wynosi 185 km na godzinę; szybkość podróżna — 155 km na godz., szybkość minimalna — 45 km na godz. Zapas paliwa wystarcza na przebycie 550 km.

Maszyna waży 820 kg. Przy pełnem obciążeniu autogiro startuje na przestrzeni 60 metrów i wznosi się z szybkością 180 m na minutę.

Z Londynu, gdzie wystartował 27 maja, la Cierva udał się do Amsterdamu i Bremy. W Bremie osobiście wypróbował kilka maszyn swojej konstrukcji, które, jak wiadomo, budowane są za licencją w zakładach Focke-Wulf.

Z Bremy la Cierva udał się do Kolonji, gdzie odbył szereg lotów pokazowych.

Z Paryża wrócił do Londynu, kończąc lot, którego szybkość przeciętna na całej trasie wyniosła 140 km na godzinę.

ITALJA

Zamówienie sowieckie. Wytwórnia silników IF (Isotta Fraschini) otrzymała z Rosji Sowieckiej zamówienie na 125 sztuk silników lotniczych I. F. 750 KM.

Do-X-3. Drugi z wodnosamolotów — olbrzymów Do-X-3, przeznaczonych dla Italji został oficjalnie przekazany wojskowej italskiej flocie powietrznej. Do-X-3 został ochrzczony imieniem znanego generała i krzewiciela idei rozwoju lotnictwa italskiego — Alessandro Guidoni.

Dane charakterystyczne Do-X-3 są identyczne z danemi Do-X-2. Wodnosamolot ten posiada 12 silników Fiat A-22 o mocy 600 KM każdy. Ciężar własny maszyny wynosi 33 tonny; obciążenie maksymalne 19 tonn.

NIEMCY

Zniżka kosztów wyszkolenia. Niemiecki Związek Lotniczy obniżył koszt wyszkolenia się na pilota turystycznego z 700 na 350 mk. n.

Również potaniał lot okrężny nad Berlinem na samolocie turystycznym. Kosztuje on obecnie 4—5 mk. n.

Konkurs dla konstruktorów. Związek „Deutscher Luftfahrt Verband" zorganizował konkurs samolotów turystycznych, mający na celu zachętę do rozwoju konstrukcji dwumiejscowych samolotów turystycznych.

Regulamin konkursu przewiduje następujące warunki: maksymalny ciężar własny samolotu 250 kg.; turystyczne obciążenie użyteczne conajmniej 211 kg.; szybkość minimalna nie większa niż 65 km/godz.; szybkość maksymalna powyżej 145 km/godz.; pułap praktyczny 4000 m.

Cena sprzedażna samolotu, stającego do wyżej wymienionego konkursu, nie może być wyższa niż 6.500 marek.

Komunikacja transatlantycka. P. Otto Bertham, dyrektor południowej sieci linji lotniczych niemieckiej Lufthansy, wygłosił ciekawy odczyt o projekcie niemieckiej służby lotniczej na wodnosamolotach, mającej obsługiwać Atlantyk Południowy. Projekt ten ma wejść w życie już w roku bieżącym.

Do służby komunikacyjnej między Europą i Ameryką Południową użyte będą wodnosamoloty Dornier Wal — 1931 z dwoma silnikami B. M. W., o mocy 650 KM. Samoloty Wal — 1931 wykazały już swe ogromne zalety nautyczne podczas próbnych lotów oraz lądowań na wzburzonem morzu.

Projektowana linja lotnicza przecinać ma terytorjum Hiszpanji, dalej zaś będzie szła wzdłuż wybrzeży Afryki aż do portu lotniczego Bathurst w Gambji brytyjskiej. Stąd przelot przez Atlantyk odbywać się będzie z wodowaniem na połowie drogi, gdzie zostanie zakotwiczony specjalny okręt, zaopatrzony w katapultę.

Po krótkim wypoczynku na okręcie oraz po uzupełnieniu zapasu benzyny, wodnosamoloty odlatywać mają do Pernambucco.

NOWOŚCI TECHNICZNE

Samolot komunikacyjny Stinson typ U. Stinson Aircraft Company wystawiła na salonie lotniczym w Detroit nowy samolot komunikacyjny typ U.

Jest to półtorapłat konstrukcji całkowicie metalowej z trzema silnikami Lycoming 240 KM, do transportu 10 pasażerów. Samolot ten jest dalszą ewolucją jednopłata Stinson typ T, który wylatał już na linjach amerykańskich ponad 10 miljonów kilometrów. Typ U różni się od typu T przedewszystkiem układem komory nośnej. Dodano mianowicie płat dolny o małej powierzchni nośnej i umieszczono w nim dwa silniki boczne. Ponadto zwiększono moc silników z 645 KM na 720 KM, co pozwoliło na uzyskanie lepszych wyczynów.

Charakterystyka:

Rozpiętość	20,130 m.
Długość	13,265 m.
Wysokość	3,507 m.
Powierzchnia nośna .	60,000 m.²
Moc silników	3 x 240 KM
Ciężar własny . . .	2822 kg.
Ciężar użyteczny . .	1390 kg.
Ciężar całkowity . .	4212 kg.
Obciążenie płatów . .	70 kg/m.
Obciążenie mocy . .	5,85 kg/KM.
Szybkość największa .	228 km/godz.
Szybkość najmniejsza .	93 km/godz.
Pułap	4270 m.
Zasięg	560 km.

Samolot kolonjalny „Caudron 180". Samolot „Caudron 180" jest jednym z najbardziej udanych prototypów, wykonanych w myśl założeń konstrukcyjnych dla samolotów kolonjalnych do transportu wojsk. Jest to górnopłat wolnonośny, całkowicie metalowy z trzema silnikami Lorraine „Algol" 300 KM. Ze względu na swoje przeznaczenie w kolonjach, konstrukcja była bardziej skomplikowana, gdyż stawiano wysokie wymagania co do rozbieralności samolotu na szereg części dla łatwiejszego transportu drogą lądową. Samolot posiada wygodną kabinę pasażerską na 10 miejsc. Charakterystyka samolotu przedstawia się następująco:

Powierzchnia nośna .	70	m.²
Rozpiętość	24,5	m.
Długość	15,133	m.
Wysokość	3,775	m.
Moc silników . . .	3 x 300	KM.
Ciężar własny . . .	2600	kg.
Ciężar użyteczny . .	2400	kg.
Ciężar całkowity . .	5000	kg.
Obciążenie płatów .	71,5	kg/m²
Obciążenie mocy . .	5,5	kg/KM
Szybkość największa .	225	km/g.
Szybkość najmniejsza	100	km/g.
Pułap	7000	m.
Zasięg	1000	m.

Devoitine D. 48 — samolot szkolny dwumiejscowy „côte-á-côte" z silnikiem Salmson 95 KM. Jest to dolnopłat jednodźwigarowy konstrukcji mieszanej, wykonany zgodnie z założeniami francuskiego Ministerstwa Lotnictwa dla samolotów szkolnych.

Fabryka Devoitine przeszła po raz pierwszy z konstrukcji całkowicie metalowej na konstrukcję mieszaną.

Samolot D. 48 ma wcale wysokie wyczyny jak na samolot szkolny i jest przeznaczony do przygotowywania młodych pilotów do maszyn specjalnie szybkich.

Samolot ten ma równocześnie służyć do szkolenia w nawigacji:

Charakterystyka:

Rozpiętość	12,7	m.
Długość	7,395	m.
Wysokość	2,83	m.
Powierzchnia nośna .	19	m.²
Moc silnika	95	KM.
Ciężar własny . . .	646	kg.
Ciężar użyteczny . .	263	kg.
Ciężar całkowity . .	909	kg.
Obciążenie płatów .	48	kg/m²
Obciążenie mocy . .	9,6	kg/KM.
Szybkość największa .	175	km/g.
Szybkość najmniejsza .	84	km/g.
Pułap	4500	m.
Zasięg	600	m.

Airspeed „Ferry". Ciekawy samolot skonstruowała amerykańska wytwórnia Airspeed „Ferry". Jest to 10-miejscowy samolot komunikacyjny słabej mocy, budowany z myślą możliwie jaknajwiększego obniżenia kosztów eksploatacyjnych. Jest on wyposażony w dwa silniki „Gipsy II" po 120 KM i w jeden silnik „Gipsy III" 120 KM. Przeznaczony jest do lotów na krótkie odległości.

Charakterystyka:

Rozpiętość	16,76 m.
Długość	12,1 m.
Powierzchnia nośna .	56,75 m.²
Moc silników	360 KM.
Ciężar własny . . .	1500 kg.
Ciężar użyteczny . .	955 kg.
Ciężar całkowity . .	2455 kg.
Obciążenie płatów . .	41,6 kg/m.
Obciążenie mocy . .	6,83 kg/KM.
Szybkość największa .	180 km/godz.
Szybkość najmniejsza .	79 km/godz.
Pułap	4720 m.

Wytwórnia Weymann rozpoczęła próby w locie nowego samolotu turystycznego „Weymann 130". Jest to dwupłat dwumiejscowy z siedzeniami obok siebie, z silnikiem Renault 95 KM. Małe obciążenie płatów samolotu, stosunkowo wysoka szybkość, wysoki spółczynnik pewności (n = 15), dobra zwrotność samolotu dzięki skoncentrowaniu mas, czynią samolot specjalnie zdolnym do szkolenia w akrobacji.

Samolot ten jest dostosowany do szeregu silników o mocy od 95 do 150 KM.

Charakterystyka:

Rozpiętość	9,75	m.
Długość	6,60	m.
Wysokość	2,0	m.
Powierzchnia nośna .	20,00	m.²
Moc silnika	95	KM.
Ciężar własny . . .	480	kg.
Ciężar użyteczny . .	250	kg.
Ciężar całkowity . .	730	kg.
Obciążenie płatów . .	36,5	kg/m²
Obciążenie mocy . .	7,7	kg/KM
Szybkość największa .	180	km/g.
Szybkość najmniejsza .	80	km/g.
Pułap	4500	m.
Zasięg	600	km.

Guiberson Diesel Engine Co ukończyła próbę homologacyjną silnika lotniczego systemu Diesla. Jest to 9-cylindrowy silnik gwiaździsty, chłodzony powietrzem o mocy 185 KM., skonstruowany w ogólnych zarysach podobnie do silnika Packarda. Jak wskazuje jednak niżej podana charakterystyka, silnik ten ustępuje silnikowi Packarda w ciężarze (1,25 kg/KM wobec 1,03 kg/KM u Packarda) i w wydajności mocy (11,4 KM/l wobec 14,1 KM/l), co jest zresztą wytłumaczalne niższym ciśnieniem zapłonu (70 at wobec 82 at u Packarda).

Charakterystyka silnika Guiberson:

Średnica cylindra . .	122,3	mm.
Skok	152,5	mm.
Objętość skokowa . .	16,2	l.
Moc nominalna . . .	185	KM
Ilość obrotów . . .	1925	obr/min.
Ciężar	231,5	kg.
Średnica największa .	1,17	m.
Długość największa .	0,87	m.

KRONIKA NIEOFICJALNA FELJETON ITP.



Meeting warszawski.

Meeting, mittyng, miting (jak kto woli). I to mityng międzynarodowy odprawiliśmy w Warszawie.

Aeroklub Warszawski oszalał i zaiwanił srogą imprezę, angażując w nią niewłasne obole i mizerny kredyt.

I pomyśleć, że gdyby dnia onego, w niedzielę, lunęło — pies z kulawą nogą nie przylazłby i djabli wzięliby wszystkie nadzieje i dobrą sławę. Ale nie lunęło i dobrze było, a więc nauka z tego, że w czasie dzisiejszym tylko szaleństwa mają jakie takie szanse powodzenia.

Opowiem szczegółowo, jak rzecz się odbyła. W ten sposób utrwalimy w kronice zdarzenia bądź co bądź niecodzienne.

A więc najpierw latał Karpiński z nieodzowną a fotogeniczną, w prasie ustawicznie tłoczoną Wigurą, aby zwołać braci słowian. Bracia słowianie rozczulili się ogromnie i przysłali nam na zawody co najtęższe Dupale i Michajlowicze. Jeden Belgijczyk zacny przyleciał także.

———

Więc było tak. Rychter obrany został hersztem całej imprezy. Pragnąc mieć, jako taki, powagę i zachowanie, krzyczał bardzo i kładł trupem każdego nieposłusznego członka. Ale, że wszyscy bez wyjątku byli posłuszni, więc trupów było niewiele. Sieczono trawę na lotnisku umyślnie na ten dzień. Sianokos wypadł ładnie; szkoda tylko, że lotnisko było zległą trawą w garściach pokryte, przez co startom działa się krzywda. Potem Kulesza trybuny i ławki na ogromne rzesze budował. I pewno byłby wybudował, gdyby jeszcze z tydzień czasu miał.

W sobotę pokazano panu ministrowi Kühnowi piękny karuzel maszyn rozlicznych, które nad miastem larum wielkie podniosły, ażeby ludność cywilną uprzedzić, że o ile w niedzielę na lotnisko nie przyjdzie, to za karę może być bombami srogiemi a cuchnącemi obrzucona. Zjawiła się ona jednak potulnie w niedzielę, dzięki czemu do tej ostateczności nie doszło.

Pięćdziesiąt tysięcy luda zaległo pole. Więc najpierw Okołowiczowa i Grabiński pokazywali światu piękności krajowe, pp. Hergetową, Samborską, Makowiecką i Rogalską w przedziwne a niezwykłe stroje odziane. Był to pokaz mody sportowej.

Potem ścigały się na trójkąciku maszyny sportowe, komunikacyjne, myśliwskie i wołowe. Kto zdobył nagrody w tych zabiegach nie pamiętam. Na innem miejscu w tej samej Skrzydlatej przeczytacie sobie. Wiem tylko to z pewnością, że wyróżniał się Widawski, dosiadający „Praussa" tak, jak wieloryb odznacza się zpośród śledzi w odmentach morskich.

Potem Pawlikowski na czele trójki szalone pewuesy floresy po niebie kręcił. Porucznik Łaguna z tej trójki specjalną figurę akrobatyczną wynalazł, którą na poczekaniu nazwą Łagunamorta ochrzciliśmy.

Potem Bajanowa trójca, jak Lelum-Polelum sznurami skuta, figle różne znakomicie kręciła.

Potem Kossowski i Orliński na pezetlach Puławskiego na złamanie karku latali, bez skutku jednak, bo karki mają całe. Potem Dupal, Michailowicz i Simunek akrobacyjne sztuki na sportowych maszynach pokazywali, walcząc o pierwszeństwo.

Potem było trudno opuścić lotnisko, bo był wielki tłok.

Potem Rychter walczył z kpt. Piątkowskim o prawo indywidualnego sposobu wyrażania swych uczuć.

Potem sędziowie ciężko pracowali, aby każdemu zawodnikowi oddać, co mu się należało.

Potem bankieciliśmy w Klubie Towarzyskim, gdzie prezes Rudowski złotouście czcił gości. Orkiestra grała hymny narodowe. Goście czcili nas również złotouście i to w różnych narzeczach. Pan wiceminister wręczał zawodnikom nagrody, pod których ciężarem uginając się wracali drogą okrężną na swoje miejsca. Jednem słowem pięknie było.

Jedna sprawa jest do tej pory nierozstrzygnięta, a mianowicie: kto ma mocniejszą głowę — Czesi, Jugosłowianie, czy Polacy. Belgowie odpadli. Dla wyjaśnienia sprawy będziemy musieli tę konkurencję powtórzyć.

———

Skórzewski ostatnie dwa dni spędził w powietrzu. W ten sposób zajął pierwsze miejsce w zlocie gwiździstym. Wziął chłop na ambit i nie żałował mięśni pośladkowych i benzyny. Czego się nie robi! Jednak dobrzeby było uchwalić, aby oceany zamiast słonej wody, i tak niezdatnej do picia, zawierały benzynę. Byłaby tańsza i przelot przez Atlantyk nie przedstawiałby większych trudności.

———

Podczas gdyśmy święcili zawody, Grzeszczyk z podłamanym kadłubem w łożu leżał. Posłaliśmy mu pozdrowienie i udko kurczęcia. Szkoda się wielka stała, że „Lwowa" z Grzeszczykiem na mityngu nie było.

Uczeń Grzesia, Ciastuła, pięknie się spisał siadłszy na wyholowanym przez samochód szybowcu idealnie na punkt.

———

Sens moralny, który należy wyciągnąć z mityngu: Oto społeczeństwo warszawskie nie jest obojętne dla spraw lotnictwa. Tylko było zniechęcone źle urządzanemi imprezami. Publiczność warszawska pragnie widzieć jakiś program i zobaczyć zbliska swoich pilotów, chce mieć z nimi jakiś kontakt w zupełnie szlachetnej ambicji i w serdecznym podziwie. Samoloty ludzie widzą ciągle nad miastem. Samym widokiem latających aeroplanów nie zainteresuje się ludności, tak jak widokiem roweru czy motocykla nie wywoła się niczyjego zachwytu. Entuzjazm dla lotnictwa własnego wzbudzi się niezawodnie ujawniając pilotów najwybitniejszych i pozwalając im na szlachetną rywalizację i publiczne wykonywanie swojej klasy.

A więc zacznijmy przygotowania do przyszłorocznego mityngu lotniczego. Dzień ten powinien być dla lotnictwa polskiego równie ważnym, jak doroczne święta lotnicze dla Anglików i Włochów.

T. Prusz.

Dokończenie Kroniki.

Dolnopłat dwusilnikowy Boeing „Hornet", skonstruowany z początku jako bombardowy, został przerobiony na samolot komunikacyjny. Samolot ten, o szybkości średniej ponad 250 km/godz., będzie eksploatowany przez Towarzystwo „United Airlines".

Szwedzki prototyp „Viking", jednopłat trzymiejscowy z silnikiem Cirrus-Hermes 110 KM, zakończył loty próbne. Szybkość maksymalna 155 km/godz. Ciężar użyteczny 325 kg. Zasięg 600 km. Samolot ten jest skonstruowany przez wytwórnię wagonów w Linköping, która zorganizowała oddział lotniczy.

„Aviation Diesel Engine" w Los Angeles skonstruowała nowy lotniczy silnik Diesla. Jest to silnik gwiaździsty 7-cylindrowy o mocy 400 KM i 1500 o/min. Skok i średnica cylindra 178 m/m. Silnik ten zakończył z dobrym rezultatem próbę zdatności na hamowni.

(TURKUSOWA ARENA). JULJUSZ BAYKOWSKI.

L A T E M

O tem, że bywają chmury
Zapomnieliśmy przed miesiącem.
Żarem z góry
bucha
słońce
i zieje ziemia sucha. —
Trawa ruda i śliska.
Półnadzy —
— Półrozebrani
mechanicy
(niby rydze podane
na patelni lotniska). —
Podbiegło paru.
Ptak
wielki, szary
wlecze się zadem z hangaru,
jak rak.

— — — — — — — — — — — — — —

Kombinezon, spadochron, szal.
Lot na 4.000.
Chcesz coś powiedzieć, ale —
— za gorąco.

— — — — — — — — — — —

„Wyjąć podstawki". Zgrzany,
śmigłem pędzony
oddech silnika —
Z pod ogona
lecą piasku smugi.
Lotnisko znika
w kurzu tumanie.

— — — — — — — — — — — —

Powietrze rzadkie. Start długi.

— — — — — — — — — — — —

W mazowieckim lazurze
na metalowym ptaku
wozimy się, jak tarantasem
po opuszczonym szlaku
kresowym. Gruda. Wyboje. Czasem
kadłub się nagle wynurzy
z gęstszej powietrznej mazi
i zdradnie
opadnie,
aż brzuch pod gardło podłazi.

— — — — — — — — — — — — —

Z oczyma w altimetrze
pchamy się coraz wyżej.
Już mniej upalne powietrze
usta nam liże.
Więcej buja,
mniej rzuca.
Zegary spokojniej meldują
i równiej pracują płuca.

— — — — — — — — — — — —

Wyżej. Spirali dróżką krętą
pniesz się ze śmieszną jakąś butą
pragnąc rozwalić własną głową
kopułę nieba kryształową
na talerz ziemi naciśniętą
i mgieł obręczą doń przykutą.
Wyżej. Już 5.000. Tłucze krew do skroni.
Wyżej. Wciąż głębiej ziemskie dno się wgniata
i jakaś dziwna senność w uszach dzwoni
a jednak... nic. Horyzont nie opada.

— — — — — — — — — — — — — —

Dobrze jest tak, w bezbrzeżność wlazłszy siną
przypomnieć po raz nie wiem który sobie,
jaką jest człowiek nędzną okruszyną
na małym pyłku świata, ziemskim globie.
Czyż na to trzeba... Et, niechaj nędzarze
gdy grosz zrabują ze skarbca mądrości
dmą się i pękną, tam, w drugim wymiarze,
myśląc o czwartym. A tłum niech się złości,
gdy mu powtórzę,
że wobec wszechświata
to obojętne, czy lata
„homo sapiens", czy sterczy w górze
„simia incapillata".

— — — — — — — — — — — — — —

Tem kończę moje orędzie.
Schodzimy. Śpiewają linki —
Maszyna leży w spirali.
Nos swędzi —
(Omen: tym razem
będziemy kogoś witali
i albo — tęsknią dziewczynki,
albo coś mrożą w bufecie).
Już nisko. Uszy zatkało,
kiwnęło nad jakąś drogą,
Podejście... z malutkim gazem,
knypel na siebie... pomału
i — już ryjemy ostrogą.

— — — — — — — — — — — — — —

— — — — — — — — — — — — — —

W telefon ktoś się śmieje. Aż
umiera ze śmiechu.
— Człowieku,
Jakto?! ty w lipcu odmroziłeś twarz?

Instrukcja współpracy Aeroklubów z Wojskiem w akcji przysposobienia wojskowego lotniczego, wydana przez P. U. W. F. i P. W. w porozumieniu z Dep. Aeronautyki, Min. Komunikacji (Wydział Lot. Cyw.) oraz Aeroklubem Rzeczypospolitej i L. O. P. P.

§ 1.

Współdziałanie władz p. w. ogólnego w pracy p. w. lotniczego.

W zakresie ogólnego kierownictwa pracami p. w. ośrodki p. w. lotniczego podlegają bezpośrednio Okręgowym Urzędom W. F. i P. W.

Pod względem zaopatrzenia w sprzęt i pomoce wyszkoleniowe p. w. ogólnego i wychowania fizycznego, oraz w zakresie administracji pieniężnej Okręgowe Urzędy W. F. i P. W. przydzielą ośrodki p. w. lotniczego — do właściwych komend obwodowych p. w. ogólnego. Kierownicy Okr. Urz. W. F. i P. W. winni również dopilnować, by w budżetach właściwych Komitetów W. F. i P. W. były przewidziane pewne kredyty na pracę p. w. w ośrodkach lotniczych. Wniosek co do zużycia tych sum przedstawia Komendant Ośrodka p. w. lotniczego przez Kier. Okr. Urz. W. F. i P. W.

Ponieważ do p. w. lotniczego mogą być przyjmowani tylko kandydaci posiadający ukończony I stopień p. w. ogólnego, Kier. Okr. Urz. W. F. i P. W. winni uregulować na swych terenach współpracę komendantów obwodowych i powiatowych p. w. ogólnego z komendantami ośrodków p. w. lotniczego — odnośnie odpowiedniego doboru kandydatów do p. w. lotniczego.

Kandydatów do p. w. lotniczego dobiera się z pośród absolwentów I stop. p. w. ogólnego, którzy następnie wstępują do aeroklubów bądź też w okresie przejściowym aerokluby, przez komendantów ośrodków p. w. lotniczego, zgłaszają swych członków — przedpoborowych do przeszkolenia w p. w. ogólnem, celem uzyskania świadectwa ukończenia I stopnia p. w.

§ 2.

Obowiązki i zakres działania komendanta ośr. p. w. lotniczego.

Do obowiązków komendanta ośrodka p. w. lotniczego należy kierownictwo przysposobieniem wojskowem lotn. na terenie danego aeroklubu, pod względem organizacji, wyszkolenia i zaopatrzenia, a w szczególności:

a) propaganda p. w. lotniczego,

b) organizowanie oddziałów p. w. lotniczego w aeroklubach i ich szkolenie, przy udziale aeroklubów,

c) nadzór nad przestrzeganiem przez członków p. w. przepisów bezpieczeństwa i sportowych, obowiązujących na danym terenie,

d) czuwanie nad przechowywaniem i konserwacją oddanego do rozporządzenia ośrodka i klubu sprzętu, będącego własnością skarbu i prowadzenia jego ewidencji,

e) prowadzenie ewidencji prac ,

f) prowadzenie ewidencji członków z p. w. lotniczego jak i reszty pil. sport. z poza p. w., a należących do danego aeroklubu,

pozatem:

— nadzór nad racjonalnem użyciem subsydjów udzielanych klubom,

— pomoc fachowa oraz nadzór nad szkoleniem i treningiem grup z poza p. w. (czy przestrzegane są przepisy M. K., Dep. Aer. i miejscowych władz portowych)

— komendant ośrodka p. w. lotniczego jest jednocześnie ref. Kier. Okr. Urz. W. F. i P. W. w sprawach lotniczych i obrony przeciwlotniczej na terenie danego O. K.

§ 3.

Obowiązki i prawa klubów.

Aerokluby otrzymują subsydja od Państwa w formie wyszkolenia, zaopatrzenia, treningu ich członków. Obowiązkiem władz każdego aeroklubu jest:

a) poddanie swej działalności kontroli upoważnionym czynnikom wojskowym i ogólno - państwowym, wynikającej z organizacji p. w. lotniczego,

b) przeznaczenie odpowiedniego aparatu organizacyjnego i części środków finansowych na akcję p. w. lotniczego w swojem środowisku,

c) czynnej pomocy Komendantowi Ośrodka w zorganizowaniu wśród członków jednostek p. w. lotniczego i prowadzenie w nich wyszkolenia,

d) wykluczenie jakiejkolwiek akcji politycznej w obrębie organizacji,

e) czuwanie, by przewidywaną przez władze wojskowe ilość lotów wykonywali w pierwszym rzędzie członkowie aeroklubów, będący oficerami rez., podchor., szereg. rez., oraz przedpoborowymi.

Niewypełnienie swych obowiązków przez kluby może pociągnąć za sobą całkowite lub częściowe cofnięcie subsydjów, względnie zawieszenie ich udzielania na pewien okres.

§ 4.

Obowiązki i prawa członków.

Najważniejszemi obowiązkami członka p. w. są: zrozumienie, zapał i chęć do pracy w p. w., które winny panować nad względami osobistej przyjemności i wygody.

W pracy tej obowiązuje go posłuch i karność względem przełożonych, koleżeństwo względem innych członków. Członkom p. w. lotniczego przysługuje prawo bezpłatnego wyszkolenia oraz, po uzyskaniu świadectwa p. w. lotniczego II stopnia, ulgi w służbie wojskowej przewidziane w § 10 organizacji p. w. lotniczego.

§ 5.

Ewidencja.

Komendanci ośrodków p. w. lotniczego prowadzą ewidencję członków p. w. lotniczego na zasadach p. w. ogólnego w myśl instrukcji P. U. W. F. i P. W. L. dz. 6400/Og./31 stosując terminy przesłania wykazów przysposobionych członków p. w. lotniczego do P. K. U. zgodnie z rozdz. E pkt. 1 i 2 w. w. instrukcji.

Ponadto prowadzą ewidencję wszystkich pilotów turystycznych aeroklubów niezrzeszonych w p. w. lotniczem według następujących danych:

1) imię i nazwisko,

2) rok i miejsce urodzenia,

3) cenzus naukowy,

4) P. K. U.

5) stosunek do wojska (przedpoborowy, odroczenia w wojsku, rezerwa, pospolite ruszenie),

6) p. w. i którego stopnia,

7) przydział mob.,

8) kiedy i gdzie ukończył szkołę pilotów,

9) trening w lataniu (ilość godzin i lotów wpisywana każdorazowo po zakończeniu okresu sprawozdawczego).

§ 6.

Sprawozdania.

Komendanci ośrodków p. w. lotniczego przedstawiają następujące sprawozdania:

1) Roczne, każdego 15.X przez Okr. Urz. W. F. i P. W. do P. U. W. F. i P. W. oraz odpis do Dep. Aeronautyki według Instrukcji P. U. W. F. i P. W. Nr. 16 zał. Nr. 13 d.

2) Kwartalne — każdego 7.I, 7.IV, 7.VII i 7.X bezpośrednio do Dep. Aeronautyki.

Sprawozdania te zawierają:

I. Dział pers. wyszk.

a) ilość lotów i godzin wylatanych w okresie sprawozdawczym przez każdego członka,

b) zmiany zaszłe w ewidencji poszczególnych członków,

c) dane ewidencyjne członków, którzy przybyli do danego ośrodka,

d) nazwiska członków, którzy ubyli z ośrodka z zaznaczeniem miejsca dokąd ubyli.

Sprawozdanie to dotyczy wszystkich pilotów sportowych danego klubu zrzeszonych i niezrzeszonych w p. w. lotniczem.

II. Dział techniczny.

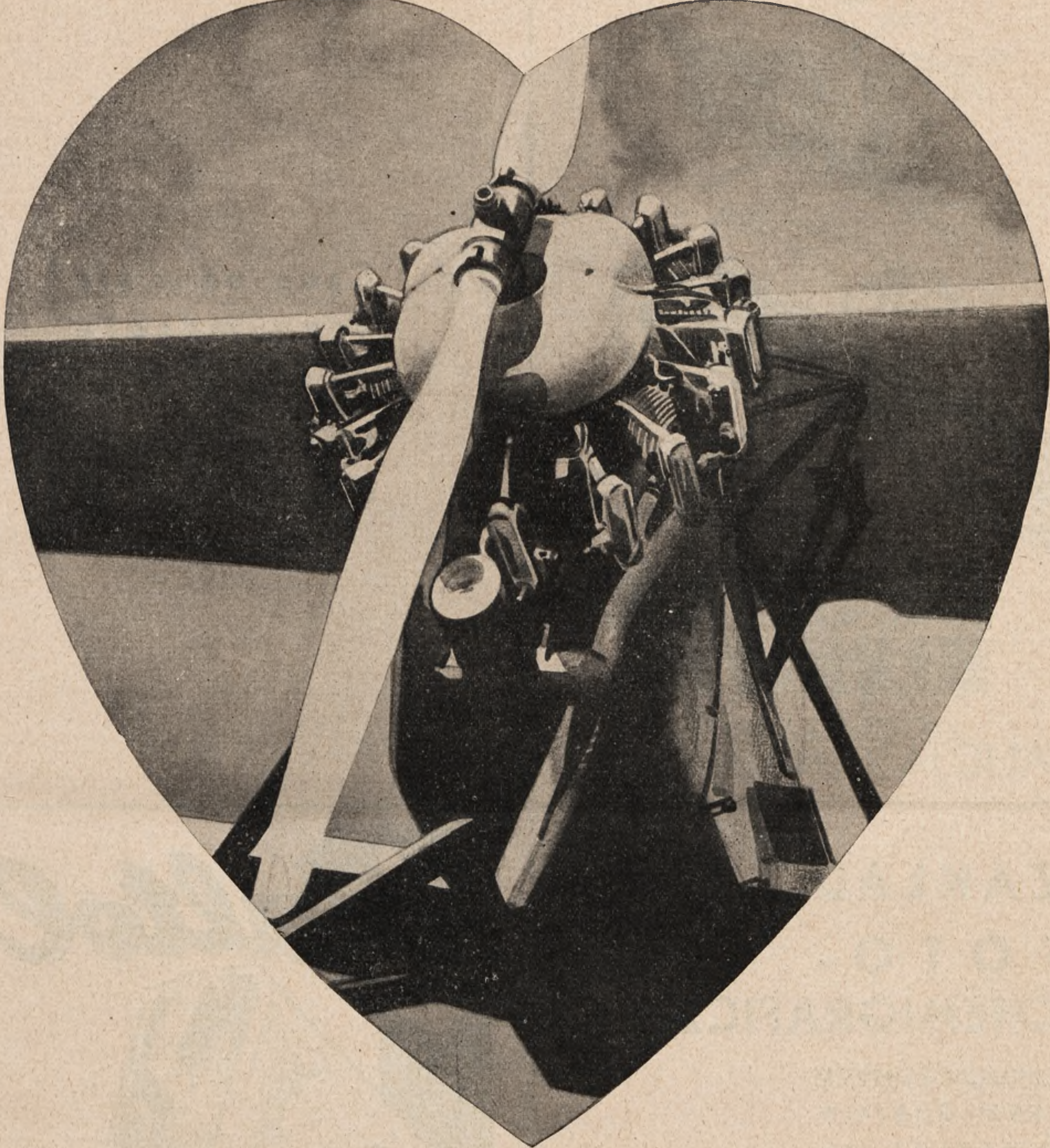
a) Stan wszystkich samolotów w Aeroklubie z uwzględnieniem wszystkich klasyfikacyj: wymaga remontu na miejscu, parkowego, fabrycznego, do kasacji.

b) Uszkodzenia samolotów w danym okresie sprawozdawczym i jakość oraz ewentualne remonty parkowe — płatne i bezpłatne.

III. Wypadki lotnicze.

Sposób prowadzenia tego działu statystyki będzie uregulowany osobnym rozkazem Dep. Aeronautyki.

Komendanci obozów p. w. lotniczego przedstawiają sprawozdanie w 20 dni po ukończeniu kursu w 4-ch egzemplarzach: jeden do P. U. W. F. i P. W. przez Okręgowy Urząd W. F. i P. W., drugi do Dep. Aeronautyki, trzeci — do Ministerstwa Komunikacji Wydz. Lotn. Cyw., czwarty — do Komisji Lotn. Sportowego według wytycznych Dep. Aeronautyki.



Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka, Warszawa, Warecka 15.